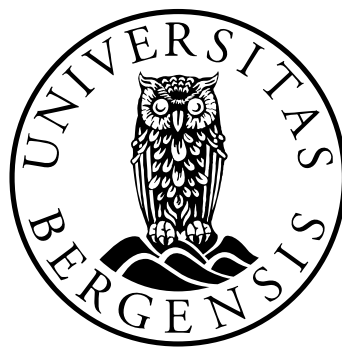


# Hvordan påvirker partikoalisjoner utformingen av lokal klima- og miljøpolitikk?

- *En casestudie av bompengevedtaket for  
Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø*



Silve Hellvin Stav

Masteroppgave

Institutt for sammenliknende politikk

Universitetet i Bergen

Juni 2015

## **Abstract**

This paper examines how party coalitions affect the design of local climate and environmental policy. Comparison of local elections program, the parties' seats in the city council and interviews with five key politicians form the basis of the analysis and conclusions of the task.

Based on the decision of the transport plan for Bergen City Council in 2000, the findings of this study suggest that the parties' political neighborliness, local tradition and to some extent the number of parties in a coalition can be productive dimensions in understanding how party coalitions affects the design of the local climate and environmental policy. Fewer parties make it easier to form a majority coalition on condition that party policies largely coincide. The empirical data provides no evidence to say that coalition formation can be predicted by the fewest possible parties or the number of seats parties have in the executive body as theories of minimal winning coalitions claims. The implications of the results is that coalition theories based on "size principle" is perhaps less relevant to explain how party coalitions affect the design of the local climate and environmental policy in Bergen.

Traditional party affiliation on the left-right axis in politics coincides largely with the parties' transport policy neighborliness. There are indications that the parties of the left increasingly reflect post materialistic values as climate and environmental considerations in the design of local transport policies than parties of the right.

## Forord

Da jeg skulle ta stilling til tema for oppgaven var utgangspunktet: hva er samfunnets største utfordring? For meg var klimapolitikk et selvsagt svar – et tema som ikke inngikk i pensum i sammenliknende politikk. Derfra begynte ferden med å lese meg opp for å finne en vinkling på temaet som jeg kunne relatere meg til. Som innflytter i Bergen har jeg opplevd byen før og etter Bybanen. Det fanget min oppmerksomhet for transportutvikling. Den lokale luftforurensingen har jeg sett med egne øyne – den gang trodde jeg det var en eventyraktig dis som lå over byen. Det viste seg å være et giftlokk.

Denne oppgaven har vært en lang og strabasiøs ferd, og det er flere jeg ønsker å takke. Først og fremst vil jeg takke min hovedveileder Lars Svåsand som alltid har møtt meg med en åpen dør og oppmuntrende tilbakemeldinger. En stor takk rettes også til min biveileder på Transportøkonomisk institutt, Merethe Dotterud Leiren, som har kommet med gode innspill og faglige tips.

Ikke minst vil jeg takke alle informantene som stilte opp. Kun et knippe personer satt på den relevante innsikten og informasjonen, så deres bidrag var uvurderlig. Takk.

Takk til min medstudent, Eivind Jerve, som har bidratt med lystige stunder på skolen og gjort lunsjpausene til et høydepunkt.

Takk også til min familie som har vært forståelsesfulle og tilrettelagt slik at jeg har kunnet fokusere fullt og helt på å fullføre oppgaven.

Din kjærlighet, støtte og oppmuntring, ikke minst din evne til å gi meg et etterlengtet pusterom, har inspirert meg og gjort arbeidet overkommelig. Tusen takk, Åse.

## **Innholdsfortegnelse**

<b>1. Innledning .....</b>	<b>1</b>
1.1 Problemstilling .....	1
1.2 Hvorfor transportpolitikk – og hvorfor i Bergen? .....	2
1.3 Forskningsdesign og metode .....	4
1.4 Oppgavens innhold .....	4
<b>2. Koalisjonsdanning og teorier .....</b>	<b>5</b>
2.1 Minst-vinnende-flertallskoalisjoner .....	5
2.2 Politikk som variabel i minst-vinnende-flertallskoalisjoner .....	7
2.3 Kritisk vurdering av teoriene .....	9
2.4 Begrunnelse og premisser for bruk av teorien .....	11
2.5 To teorier: størrelse og politikk .....	14
2.6 Hvordan å forstå lokalpartier og vurdering av enkeltsaker på lokalt nivå? .....	15
2.7 Verdiforandringer og venstre-høyre akse .....	17
2.8 Tradisjonell inndeling av venstre- og høyresiden .....	21
2.9 Hypoteser .....	22
<b>3. Metodekapittel .....</b>	<b>23</b>
3.1 Casestudium som metode og strategi .....	23
3.2 Kvalitativ innholdsanalyse .....	24
3.3 Valg av case - Bergensprogrammet .....	26
3.4 Valgprogram som datakilde .....	26
3.5 Intervju som datakilde .....	29
3.6 Reliabilitet .....	31
3.7 Validitet .....	32
3.8 Generalisering .....	35
<b>4. Vedtaket av Bergensprogrammet .....</b>	<b>36</b>
4.1 Prinsippvedtak av Bergensprogrammet .....	37
4.2 Bompengavedtaket .....	40

4.3 Behandlingen av bompengevedtaket i Bergen bystyre.....	40
<b>5. Partienes valgprogram.....</b>	<b>42</b>
5.1 Fire kategorier på partienes transportpolitikk .....	43
5.2 Redegjørelse av valgprogrammene.....	45
5.3 Sammenlikning av partiene.....	56
5.4 Kollektiv, Kollektiv og bil og Bil.....	59
5.5 Oppsummering.....	60
<b>6. Partienes mandater i bystyret .....</b>	<b>62</b>
6.1 Koalisjon 1) Ap og Høyre .....	63
6.2 Koalisjon 2) Ap, Høyre og SV eller RV .....	63
6.3 Hvorfor ikke Høyre og Frp? .....	64
6.4 Koalisjon 3) Ap, Frp og KrF, SV eller RV .....	64
6.5 Minst-vinnende-flertallskoalisjon?.....	65
<b>7. Partipolitisk naboskap .....</b>	<b>66</b>
7.1 Ap og Høyre alene? .....	66
7.2 Andre mulige samarbeidspartnere?.....	67
7.4 Ap, KrF og Høyre – utvetydig enighet?.....	69
7.5 «Grønne partier» - partier på venstre- eller høyresiden? .....	71
7.6 Politisk naboskap og interessekonflikt .....	75
<b>8. Diskusjon av hypoteser .....</b>	<b>76</b>
8.1 Hypotese 1 .....	76
8.2 Hypotese 2 .....	77
8.3 Hypotese 3 og 4.....	78
8.4 Hypotese 5 .....	80
8.5 Antakelser om minst-vinnende-flertallskoalisjoner .....	81
<b>9. Avslutning .....</b>	<b>83</b>
<b>Litteraturliste.....</b>	<b>86</b>
<b>Intervjuguide .....</b>	<b>91</b>

# 1. Innledning

## 1.1 Problemstilling

Transportsektoren generelt og veitrafikk spesielt utgjør en betydelig kilde til utslipp av klimagasser og lokal luftforurensning og støy. I følge Miljødirektoratet har utslipp av klimagasser fra transport økt med 30 prosent fra 1990 til 2013. I 2013 utgjorde dette 32 prosent av de samlede klimagassutslippene i Norge. Veitrafikken er den største utslippskilden (Miljødirektoratet, 2015).

Kommunene spiller en viktig rolle i omskiftningen til et bærekraftig samfunn. For å kutte innenlandsutslipp i Norge, redusere lokal luftforurensning og skape framtidsrettede byer er lokalt initiativ helt nødvendig. Transport i storbyområdene står for en stor del av utslippene innen transportsektoren, spesielt veitrafikk. Ifølge Civitas rapport «Lokale klimatiltak som gir utslippskutt» (2011) kan man oppnå de største utslippskuttene i kommunene med tiltak rettet mot redusert bilbruk (Civitas, 2011:5). Kommunene har relativt stor innflytelse på transportpolitikken i form av å være planmyndighet med ansvar for lokal areal- og transportutvikling. Det gjør kommunene til sentrale aktører med stor innflytelse på politikikutformingen.

Denne oppgaven søker å forklare hvordan partikoalisjoner påvirker utformingen av lokal klima- og miljøpolitikk. Partienes standpunkt og forståelse av transportpolitikk, partienes valg av koalisjonspartnere og mandater i bystyret, samt intervjuer, brukes som grunnlag for analysen.

Formålet med oppgaven er å belyse den lokale transportpolitikken og hvordan lokalpartiene påvirker transportplanleggingen gjennom flertallskoalisjoner. Videre ønsker jeg å undersøke på hvilken måte transportpolitikk gjenspeiler partienes syn på klima- og miljøpolitikk og hvordan dette relaterer seg til etablerte partipolitiske skillelinjer illustrert i form av venstre- og høyresiden.

Oppgavens overordnede problemstilling er:

***Hvordan påvirker partikoalisjoner utformingen av lokal klima- og miljøpolitikk?***

## 1.2 Hvorfor transportpolitikk – og hvorfor i Bergen?

Den norske klimapolitikken har siden midten av 1990-tallet forskjøvet blikket vekk fra innenlandsutslipp og over på internasjonale avtaler, felles implementering, differensierte forpliktelser og fleksible mekanismer som sentrale virkemidler for å etterleve Norges forpliktelser i Kyoto-avtalen. Begrunnelsen var at norske utslippskutt ville koste langt mer enn i de fleste OECD-landene. Utslippskutt over landegrensene burde derfor være målet (Andersen og Butenschøn, 2001). Det gjør meg nysgjerrig på tilstanden i den nasjonale politikken og hva som skjer på lokalt nivå, der vi bor.

Forskning antyder at kommunenes bidrag med å redusere klimagassutslipp er av betydelig karakter. «Vurderinger fra flere land viser at i størrelsesorden 30-50 prosent av de nasjonale klimagassutslippene er knyttet til kommunale virkemidler (Burger m.fl. 2001, NCCP 1999, Groven m.fl. 1999)» (som sitert i Vevatne, Westskog og Hauge, 2005:1). Basert på en rapport fra Civitas (2011) anslår Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR) at «kommunene har et potensial for å bidra med opptil 40 prosent av de nasjonale utslippskuttene» (NIBR, 2012). Hva Norge gjør på hjemmebane er med andre ord en viktig dimensjon i tillegg til internasjonale avtaler og fleksible mekanismer.

Bergen kommune har over lengre tid slitt med forurensning fra veitrafikk. Utslipp fra mobile kilder, det vil si forbrenningen av drivstoff fra mobile kilder, sto for nesten 68 prosent av alle klimagassutslippene i Bergen i 2007 (Bergen kommune, 2010:27). Utslipp fra mobile kilder, i hovedsak veitransport, har hatt en kraftig vekst på nesten 50 prosent i perioden 1991-2007. CO<sub>2</sub>-utslipp fra veitrafikk i Bergen har økt med 40 prosent fra 1991 til 2009 (Statistisk sentralbyrå (SSB) 2011). De totale utslippene av klimagasser i Bergen kommune har økt med litt over 17 prosent fra 1991 til 2007 (Bergen kommune, 2010:7). Samtidig har Bergen kommune som mål at «Reduksjon i utslipp av klimagasser skal være 50 % i perioden fra 1991 til 2030» (Bergen kommune, 2010:15). Bergen er et eksempel på hvordan ensidig veisatsting og nedprioritering av kollektivtransport gjennom flere tiår har bidratt til økt klimagassutslipp og utfordringer knyttet til lokal luftforurensning.

Som pådriver og planlegger for transportutviklingen i byene, er bykommunenes transportplaner viktige for utformingen av lokal klima- og miljøpolitikk. Transportpolitikken kan fortelle noe om hva myndighetene gjør på et område som er relevant som indikator på klima- og miljøpolitikken. Føringene for dagens transportutvikling i Bergen er å finne i

transportplanen «Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø»<sup>1</sup> som ble vedtatt i år 2000. Bergensprogrammet er et resultat av kompromisser og partienes prioriteringer og partienes forståelse av transportpolitikk som virkemiddel for å ivareta disse hensynene.

Partisammensetningen i Bergen bystyret gjør at ingen partier har rent flertall. Det innebærer at partiene er avhengige av å samarbeide med andre partier for å oppnå flertall. Transportplanen Bergensprogrammet ble vedtatt som et forlik i form av en flertallskoalisjon mellom bystyrepartiene Arbeiderpartiet (Ap), Kristelig Folkeparti (KrF) og Høyre. Sammen sikret de flertall i bystyret for transportutviklingen i Bergen som vil prege byen mange år fram i tid. Det vil påvirke omfanget av den lokale luftforurensningen og Bergens bidrag til det nasjonale klimaregnskapet.

For å undersøke hvordan partikoalisjoner påvirker utformingen av lokal klima- og miljøpolitikk er det blant annet nødvendig å sammenlikne partienes transportpolitikk. Her blir blant annet partienes lokalvalgprogram benyttet som kilde. Hvilke hensyn ligger bak vedtaket av Bergensprogrammet og hvordan reflekterer det partienes prioriteringer? Vi kan anta at Ap, KrF og Høyre deler felles interesser, men dette kan det godt være at det er andre partier som også gjør. Derfor er det nødvendig å undersøke andre potensielle forklaringer. I koalisjonslitteraturen blir blant annet partienes størrelse i form av mandater og antall partier i en koalisjon trukket fram som mulige forklaringsvariabler på koalisjonsdannelse. Et sentralt spørsmål har vært hvordan vi kan forutsi hvilke koalisjoner som dannes.

Det er både empiriske og teoretiske grunner til at vedtaket av Bergensprogrammet er et interessant eksempel. Bergensprogrammet markerte et skifte i Bergens transportpolitikk. Basert på den tidligere transportplanen «tjenlig veinett» fra 1986 har det vært ensidige satsning på veibygging og krympende bevilgninger til kollektivsatsning. «Bergen har hatt en ren vegpakke (”tjenlig vegnett”) med kun 25 % brukerfinansiering. Det nye Bergensprogrammet, som fra 2003 har overtatt etter vegpakken, inneholder også midler til miljø- og kollektivtiltak og har 53 % brukerfinansiering» (Lian, 2005:1). Bompengefinansiert kollektivtransport i form av bybane, større fokus på gang- og sykkelveier og vektlegging av miljøhensyn er markante endringer fra den tidligere transportplanen «tjenlig vegnett».

---

<sup>1</sup> Heretter vil Bergensprogrammet brukes for «Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø».



«Kollektivsatsingen innebærer et trendbrudd der kollektivtrafikken skal ta en større del av trafikkveksten» (St.prp. nr. 76, 2001-2002).

Beslutningen om Bergensprogrammet kan forstås i lys av koalisjonsteorier. Koalisjonsteorier er riktignok i hovedsak rettet mot nasjonalt nivå og regjeringskoalisjoner. Teoriene er i mindre grad blitt anvendt på lokal koalisjonsdannelse og koalisjonsdannelse for et enkeltvedtak. Dette gjør Bergensprogrammet til et interessant eksempel for å undersøke teoriens rekkevidde. Teoretiske antakelser om forholdet mellom tradisjonelle skillelinjer og nye, postmaterialistiske skillelinjer gjør det relevant å sammenlikne politiske partier. Bergensprogrammet har bidratt til å aktualisere partienes transportpolitikk. Økt fokus på klima og miljø gjør vedtaket egnet som indikator på postmaterialistiske verdier.

### **1.3 Forskningsdesign og metode**

For å studere koalisjonsdannelse og lokal klima- og miljøpolitikk vil denne oppgaven bruke Bergensprogrammet som en casestudie. Ettersom det er flere mulige forklaringsvariabler på en beslutning og ikke alle er kjent, er casestudiet egnet for å gå i dybden og slik fremskaffe innsikt i komplekse forhold om ulike årsakssammenhenger.

Sammenlikning av partienes transportpolitikk tar blant annet utgangspunkt i valgprogram. Ved å studere lokalvalgprogram fra 1999-2003 for Bergen kommune er hensikten å kartlegge standpunktene til partiene innen transportpolitikk og klima- og miljøpolitikk. Dette vil danne utgangspunkt for å vurdere partienes politiske naboskap og slik vise hvordan det gjenspeiler koalisjonsdannelsen og partienes plassering langs tradisjonelle skillelinjer. Teoretiske antakelser om partienes størrelse og antall partier i en koalisjon vil bli vurdert ved å se på partisammensetningen i bystyret: hvor mange mandater har partiene og hvilke partier kan hypotetisk sett danne flertallskoalisjon. I tillegg er det foretatt semistrukturerte intervjuer av sentrale politikere for å belyse aspekter som ikke fremkommer i valgprogrammene. Kvalitativ innholdsanalyse gjør det mulig å undersøke relasjonelle forhold og systematisere data som vanskelig kan kvantifiseres.

### **1.4 Oppgavens innhold**

Dette kapittelet har beskrevet noe av konteksten og motivasjonen for oppgaven samt problemstilling, valg av eksempel og bruk av metode.

**Kapittel to** vil se på det teoretiske rammeverket ved å redegjøre for og begrunne valg av teorier. Ulike koalisjonsteorier blir diskutert med fokus på teorier om minst-vinnende flertallskoalisjoner. Deretter beskrives teorier om nye skillelinjer med fokus på postmaterialistiske verdier og miljø.

**Kapittel tre** beskriver forskningsdesign, metode og diskuterer metodologiske vurderinger.

**Kapittel fire** beskriver vedtaksprosessen av Bergensprogrammet og operasjonaliseringen av partienes lokalvalgprogram.

**Kapittel fem** redegjør for, og sammenlikner, partienes lokalvalgprogram.

**Kapittel seks** ser på mandater i bystyret og diskuterer mulige partikoalisjoner med utgangspunkt i teorier om minst-vinnende-flertall.

**Kapittel syv** legger fram uttalelser fra intervjuer med fem sentrale politikere som satt i Bergen bystyret i 1999/2000. Dette blir sammenliknet og diskutert i forhold til teoretiske antakelser og i relasjon til kapittel seks.

**Kapittel åtte** sammenlikner og analyserer funnene fra de ulike empiriske kapitlene i forhold til oppgavens hypoteser og teoretiske betraktninger.

**Kapittel ni** oppsummerer funnene og konkluderer.

## **2. Koalisjonsdanning og teorier**

Koalisjonsteorier innehar noen grunnleggende antakelser om motivasjonen for de relevante politiske aktørene involvert i koalisjonsrelatert adferd. Koalisjonsteorier prøver å forklare hvilke samarbeidskoalisjoner som mest sannsynlig vil bli dannet. Begrepet «koalisjon» blir ofte brukt for å betegne en gruppe av politiske partier som samarbeider om en enkeltsak eller på mer varig basis (Gravdahl, 1998:307). I denne oppgaven vil fokuset rettes mot lokalpartier som finner sammen i flertallskoalisjon rettet mot en enkeltsak, nærmere bestemt Bergen bystyrets bompengevedtak av «Bergensprogrammet for transport, miljø og byutvikling» fra 2000.

### **2.1 Minst-vinnende-flertallskoalisjoner**

Koalisjonsteorier på 1950- og 1960-tallet baserte seg på «størrelsesprinsippet». Det betyr «at de mest sannsynlige regjeringsdannelser er såkalte «minst vinnende flertallskoalisjoner», det

vil si koalisjoner som har akkurat nok medlemmer til å oppnå flertall, men ikke mer» (Aardal, 1999:123). Basert på antakelsen om at aktørene er motivert av maktposisjonen i seg selv, forfektet koalisjonsteoretikere at vi får minst-vinnende-flertallskoalisjoner med to eller flere partier som utgjør det absolutte minstekrav for å oppnå majoritet (Bäck, 2003:441; Gravdahl, 1998:308-309). Trekker ett parti seg mister koalisjonen flertall. «Minimal winning coalitions are characterized by the fact that if any member leaves the coalition, the coalition loses its «winning status» in the sense that it ceases to control a majority of the seats in the legislature» (Bäck, 2003:443).

For minst-vinnende-flertallskoalisjoner relaterer aktørenes grunnleggende motivasjon seg til posisjon og embete, såkalte «office-seekers». Partiets mål er «exclusively motivated by the pursuit of office benefits» (Pedersen, 2012:897). Minst-vinnende-flertallskoalisjoner tar utgangspunkt i spillteori og antakelsen om at aktørene opptrer rasjonelt, at det er fri informasjonsflyt, nullsumspill og enhetlige aktører (unitary actors). «I følge disse modellene er aktørene rasjonelle, maktsøkende individer, hvis hovedmålsetting er en regjeringstaburett» (Aardal, 1999:123).

Det vil ikke være rasjonelt for medlemmer i en koalisjon å ha med flere enn det som er nødvendig for å oppnå flertall i lovgivende forsamling. Hvis koalisjonen består av flere partier enn det som er nødvendig for å oppnå flertall, er det også flere å fordele godene på. Hver enkelt aktør vil derfor sitte igjen med mindre del av avkastningen (payoff) enn om koalisjonen besto av det rent nødvendige flertall. Derfor vil man søke minst-vinnende-flertallskoalisjoner (Laver og Schofield, 1990:91). Samme resonnement kan benyttes for å forstå enkeltvedtak. Nullsumspill viser til at partiene i en flertallskoalisjon vinner alt, mens partiene utenfor koalisjonen taper alt.

I forsøk på å presisere prediksjonen utviklet Riker (1962) teorien om minst-vinnende-flertallskoalisjoner. Riker foreslo at koalisjonsdannelsen burde være basert på partiene med «the smallest total weight» (Laver og Schofield, 1990:94). Med det menes de partier som innehar færrest seter i lovgivende forsamling, akkurat nok til å få gjennomslag.

«Such coalitions, Riker argued, maximize the expectations of each coalition member. Minimum winning coalitions, sometimes called bare majority coalitions, will command the smallest seat total that is none the less larger than the winning criterion» (Laver og Schofield, 1990:94).

«Bargaining proposition», utviklet av Leiserson (Laver og Schofield, 1990:95) er et lignende forsøk på å redusere mulige prediksjoner om minst-vinnende-flertallskoalisjoner. Her antar man at færre partier i en eventuell koalisjon vil gjøre det lettere å skape overenskomst. Det er større sannsynlighet for at to partier i en koalisjon blir enige enn tre partier, og tre partier enn fire.

Teoriene til Riker (1962) og Leiserson (1968) søker å konkretisere størrelsesprinsippet. Riker, ved å peke på færrest mulig seter i lovgivende forsamling og Leiserson, ved å peke på færrest mulig partier i koalisjonen. I den videre bruken av minst-vinnende-flertallskoalisjoner vil begge disse teoretiske avspeilingene være inkludert.

En utfordring med minst-vinnende-flertallskoalisjoner er at disse teoriene ikke sier noe om hvilke vinnende koalisjoner som dannes (Aardal, 1999:123). Det er potensielt mange minst-vinnende-flertallskoalisjoner. Hvilke partier vil sannsynlig inngå i koalisjonsdannelsen? Det er utviklet flere koalisjonsteorier som bruker «avstandsmodellen» (Aardal, 1990). Her blir politikk inkludert for å si noe om sannsynligheten for ulike koalisjonsdannelser. Den neste delen vil se på politikk som variabel i teorier om minst-vinnende-flertallskoalisjoner.

## **2.2 Politikk som variabel i minst-vinnende-flertallskoalisjoner**

Begrepet politikk kan forstås på ulike måter. En måte å forstå politikk på er å se på selve beslutningsprosessen – prosessene som leder fram til vedtakene. En annen måte, som denne oppgaven definerer som politikk, er knyttet til selve innholdet av de beslutninger som fattes. Nærmere bestemt vil politikk, eller policy, relatere seg til et substansielt program eller vedtak (Baldersheim og Rose, 2000:114-115).

Størrelsesprinsippet sier noe om sannsynligheten for hvor mange og hvor store partier i potensielle koalisjoner det er. I flerpartisystem som i Norge betyr det mange mulige koalisjoner. Det er logisk å anta at noen partier vil ha større tilbøyelighet til å samarbeide med enkelte partier enn med andre. For eksempel at det er mindre sannsynlighet for at partier på ytre venstrefløy vil gå inn i koalisjonsdannelse med partier på ytre høyrefløy.

Robert Axelrod (1970) utviklet den mest kjente avstandsmodellen (Aardal, 1999). For å redusere antall prediksjoner i minst-vinnende-flertallskoalisjoner blir partienes politiske naboskap benyttet som variabel i koalisjonsforhandlinger.

Robert Axelrod (1970) peker på «minimal connected winning coalitions» hvor han antar at partipolitikken og koalisjonspolitikken kan beskrives som én policy-dimensjon (Gravdahl, 1998:309). Axelrod definerer minimal connected winning coalition som «a coalition that is connected (...) is a winning coalition (...) and is minimal in the sense that it can lose no member party without ceasing to be connected and winning» (Axelrod, 1970:170).

Med «connected» peker Axelrod på at ulike partier har forskjellige mål, men at et gitt parti deler flere likheter med enkelte partier enn med andre partier. Av mulige koalisjoner har ikke alle samme sannsynlighet for å bli dannet (Axelrod, 1970:166). Hvis interessekonflikten mellom partier varierer, er det kanskje mulig å forutsi adferden til partier i valg av koalisjoner? Axelrod legger fram en hypotese som sier at jo mindre interessekonflikt det er i en potensiell koalisjon, desto større sannsynlighet er det for koalisjonsdannelse (Axelrod, 1970:167).

Med «winning» mener Axelrod: «A coalition that meets the requirement for providing a vote of confidence can thus control the formation and executive branches of the government. Such a coalition is called a “winning coalition” » (Axelrod, 1970:170). På kommunalt nivå innebærer det at koalisjonen har et minimum av stemmene i bystyret som sikrer flertall. Hvis en av partene går ut av koalisjonen har ikke koalisjonen lenger flertall i bystyret.

Ved å benytte endimensjonal lineær akse fra venstre til høyre – såkalt venstre-høyre akse – kan vi plassere partienes politiske ståsted på en rekke. Axelrod mener det er tilstrekkelig å plassere partiene på én policy-dimensjon for å danne seg et inntrykk av interessekonflikten i en gitt koalisjon. Koalisjoner vil danne seg mellom partier som er politiske naboer (Axelrod, 1970:169). «Koalisjonen vil være «lukket», det vil si at den ved regjeringsdannelse ikke vil «hoppe over» noe parti, men inkludere alle partier som ligger etter hverandre på en politisk skala» (Aardal, 1999:123). Ved å være ideologisk sammensveiset oppnår partene samhörighet på en politisk dimensjon.

En liknende antakelse i tråd med Axelrod, er gjort av Abram de Swaan. «*Closed minimal range coalition*» er en versjon av «minimal connected winning coalition», men teorien anser den faktiske plasseringen, og ikke rekkefølgen, av partiene på venstre-høyreaksen. «The closed minimal range coalition in a given bargaining situation is the MCW coalition with the smallest ideological range» (Laver og Schofield, 1990:111). Det er med andre ord ikke kun

ideologisk likhet som er sentralt, men partiene som er ideologisk *likest* hverandre. De Swaan benytter i likhet med Axelrod endimensjonal venstre-høyreakse for å plassere partiene.

I tilfelle med enkeltstående vedtak, tar teoriene til Riker, Leiserson, Axelrod og de Swaan utgangspunkt i antakelser om partienes motivasjon for å danne minst-vinnende-flertallskoalisjoner. Det er imidlertid flere innvendinger mot disse antakelsene. Det skal vi nå se nærmere på.

### **2.3 Kritisk vurdering av teoriene**

Teorier om minst-vinnende-flertall er basert på antakelsen om at partier oppfører seg om enhetlige aktører og blir kritisert for ikke å ta høyde for interne faktorer som partifraksjonalisering og partidemokrati (Bäck, 2008:72). Det ser bort fra at partiledere og partimedlemmer ikke nødvendigvis har identiske mål. Det er også grunn til å stille spørsmål ved antakelsen om nullsumspill. Det innebærer et syn på koalisjonsforhandlinger som et spill med satt pris. Hvilket betyr at en pris vunnet av en aktør må bli tapt av en annen. Fordi et slikt resonnement forutsetter at partiet kun er opptatt av å komme inn på «kontoret», utelukker man gevinster som partiet kan få ved ikke å gå inn i en koalisjon.

Teorier om koalisjonsdannelse motivert utelukkende av ønsket om å få en regjeringstaburett blir av Laver og Schofield (1990) betegnet som «policy-blinde» teorier. Policy-blinde teorier som minst-vinnende-flertallskoalisjoner tar ikke hensyn til politiske preferanser hos de involverte partene (Laver og Schofield, 1990:91). Slike teorier tar ikke hensyn til partienes politikk og ønsket om å implementere politikken som et mål i seg selv.

I følge Laver og Schofield (1990) behandler ikke Axelrod (1970) politikk som drivende motivasjonsfaktor. Politikk brukes for å redusere antall mulige minst-vinnende-flertallskoalisjoner basert på politisk og/eller ideologisk likhet mellom partiene (Laver og Schofield, 1990:97). De mener teorien til Axelrod om «minimal connected winning coalitions» ikke burde behandles som policy-orientert teori, fordi politikk som motivasjonsfaktor for koalisjonsdannelse er underordnet ønsket om å komme til makten. Denne avhandlingen vurderer ikke «minimal connected winning coalition» i hovedsak som policy-orientert teori, men som videreutvikling av teoriene om minst-vinnende-flertallskoalisjoner.

Minst-vinnende-flertallskoalisjoner kritiseres for ikke å sammenfalle godt med den virkelige verden. I praksis kan minst-vinnende-flertallskoalisjoner by på utfordringer.

«The predicted minimum winning coalition can often be found in the grey area that is above technical majority but short of a working majority, leaving open the possibility that such minimum winning coalitions are not seen as being effectively winning in the real political world» (Laver og Schofield, 1990:94)

Denne kritikken må i utgangspunktet forstås innenfor rammene av et regjeringssamarbeid. Selv om fokuset i denne oppgaven er på flertallskoalisjon i en enkeltsak, og partiene ikke forhandler om byrådsposter og flerårig flertallssamarbeid i bystyret på et bredt saksfelt, er det likevel relevant. En minst-vinnende-flertallskoalisjon er avhengig av at alle partienes representanter stemmer enstemmig. Vi kan anta at risikoen for utbrytere er reell også på lokalt plan i et enkeltvedtak. Det vil oppgaven komme tilbake til.

Policy-blinde teorier som bygger på minst-vinnende-flertallskoalisjoner antar at partiene i en koalisjonsdannelse søker flertall i lovgivende forsamling. Det forklarer altså ikke tilfeller med mindretallsregjering. Ettersom utgangspunktet for denne studien ser på formasjonen av en flertallskoalisjon for en enkeltsak, vurderes teorier om mindretallskoalisjoner som irrelevant i denne sammenheng. Det er ikke mulig å gjøre et enkeltvedtak uten flertall.

Mye av forskningslitteraturen innen koalisjonsteorier er rettet mot koalisjonsformasjoner på nasjonalt nivå i vestlige demokratier. En svakhet ved det er at nye teorier er blitt testet på nesten det samme datasettet som ga grobunn for de samme teoriene (Bäck, 2003:452; Skjæveland, Serreitzlew og Blom-Hansen, 2007:721). Ved å anvende teoriene på kommunalt nivå og på en enkeltsak, muliggjør det ny informasjon og gir innsikt i teorienes anvendelighet og rekkevidde.

I nyere tid har policy-blinde teorier og policy-orienterte teorier blitt kritisert for ikke å ta hensyn til institusjonelle forhold i sin spådom av koalisjonsdannelser. Det er flere dimensjoner som kunne vært interessante å inkludere som mulige forklaringsfaktorer som partiegenskaper, partisystem, valgsystem og styringssystem. Før jeg begrunner valg av teori, hvilke antakelser som ligger til grunn for bruken av teoriene og hvilke forklaringsfaktorer som er utelatt, kommer en kort redegjørelse av relevant forskning på lokalt nivå.

### **2.3.1 Forskning på lokalt nivå**

Det er foretatt forskning på lokalt nivå, blant annet har Hanna Bäck (2003, 2008) undersøkt 13 hypoteser ledet fra koalisjonsteorier som blant annet predikerer størrelse, antall, politikk,

partikarakteristikk og institusjonell karakteristikk i 49 svenske kommuner. Hun oppsummerer sine funn slik:

«Taken together, a basic idea of majority status, the traditional minimal range theory and minimal connected winning theory significantly increase our understanding of coalition formation in Swedish local government» (Bäck, 2003:456).

Skjæveland m.fl. (2007) har gjennomført en lignende studie blant alle danske kommuner hvor lokalpartienes politiske ståsted ble vurdert av ekspertundersøkelser. De fant at partiene foretrekker vinnende koalisjoner, men at de ikke nødvendigvis søker å minimere dem. Videre fant de at partiene er policy-orienterte og søker å etablere «connected» koalisjoner. «The results suggest that once a coalition has reached a sufficiently small size, actors let other considerations gain prominence» (Skjæveland m.fl. 2007:741).

## **2.4 Begrunnelse og premisser for bruk av teorien**

En flora av koalisjonsteorier har gjennom flere tiår blomstret opp – teorier som prøver å inkorporere flere motivasjonsfaktorer hvor politikk, posisjon, institusjoner og stemmer er sett på som uavhengige og gjensidig motstridende mål mellom partier som forhandler (Gravdahl, 1998:308; Bäck, 2003:441). Ved å ta hensyn til at partiene har ulik ideologisk forankring, endring i dagsorden, velgerreaksjoner, politiske institusjoner, partisystem og valgsystem, mener Aardal at «(...) flerdimensjonale modeller gir et dynamisk bilde av politikken» (Aardal, 1999:124). Pridham (1986) er av samme oppfattelse: «(...) reworking of coalition theory should be multidimensional in approach (...)» (Pridham, 1986:1).

Jeg mener det er interessant å ta utgangspunkt i noen grunnleggende antakelser om partienes motivasjon for å danne koalisjoner fordi det er gjort lite undersøkelser av det på lokalt nivå. I stedet for å vurdere mange mulige motivasjonsfaktorer, slik det gjøres i flerdimensjonale modeller, ønsker jeg å isolere to sentrale antakelser som står sentralt i koalisjonsteorien: partier som kun søker makt og partier som også tar hensyn til politikk.

Selv om koalisjonsteorier ikke er utvikling for å forklare lokale koalisjoner, mener Skjæveland m.fl. (2007) at det ikke er noen grunn til at koalisjonsteorier ikke kan brukes på lokalt nivå (Skjæveland m.fl. 2007:727). Hanna Bäck (2003) argumenterer for at koalisjonsdannelse på lokalt nivå ikke er det samme som å forstå nasjonal koalisjonsdannelse,



noe som indikerer at koalisjonsstudier på lokalt nivå kan øke vår forståelse av koalisjonsdannelse generelt (Bäck, 2003:465).

Som tidligere nevnt har koalisjonslitteraturen i hovedsak innbefattet regjeringskoalisjoner på nasjonalt nivå. Det vil som oftest bety koalisjonsdannelse mellom nasjonale partier i form av styringskoalisjoner hvor partiene inntar ministerposter i regjering. Dette fordrer en helhetlig styringsplattform hvor partiene har forhandlet om hvem som får ministerposter for de ulike departementene, og en avtale som beskriver felles standpunkt på sentrale politikkområder som partiene står sammen om å støtte i lovgivende forsamling i den avtalte regjeringsperioden.

I denne oppgaven vil bruken av koalisjonsteorier avvike fra denne praksisen på to områder. For det første vil ikke valgte koalisjonsteorier benyttes på nasjonalt nivå, men rettes mot koalisjonsdannelse på lokalt nivå. For det andre vil ikke teoriene brukes til å analysere koalisjonsdannelse som helhetlig styringsplattform for en valgt periode som omfatter mange saksområder, slik teoriene er blitt anvendt i den empiriske koalisjonslitteraturen. I stedet vil teoriene brukes til å undersøke vedtak av en enkeltsak, på ett konkret saksfelt. Det fordrer et annet utgangspunkt og forutsetninger enn ved tidligere anvendelse av teoriene.

For det første betyr dette at mindretallskoalisjon er utelukket. For at vedtaket skal bli fattet trenger man flertall i en besluttende forsamling. Bruk av støttepartier er ikke hensiktsmessig ettersom det er snakk om et enkeltvedtak hvor flertall er nødvendig. Det utelukker derfor også teorier som forklarer dannelse av mindretallsregjering. Derfor er det interessant å forklare hva slags type flertallskoalisjon som finner sted. Er det, slik Riker og Leiserson forfekter, minimum winning coalition, eller slik Axelrod fremhever, minimal connected winning coalition? Påvirker politikken valget av koalisjon eller er det kun ønsket om et flertall, uavhengig av politisk naboskap?

For det andre innebærer vedtak av en enkeltsak at partiene i koalisjonen kun er låst fast i en avtale som berører ett saksfelt. På den bakgrunn antar jeg at partiene ikke er avhengig av å kompromisse på andre områder som ikke berører det aktuelle saksområdet. Det betyr at samarbeid mellom partier som ikke nødvendigvis står nært hverandre ideologisk og/eller politisk, i mer eller mindre grad ikke trenger å ta hensyn til samarbeid på andre saksfelt. Felles politisk plattform relaterer seg til én sak som kan bidra til å skape åpent forhandlingsklima, hvor mulighetsvinduet på andre politikkområder ikke nødvendigvis lukkes av å tre inn i koalisjonen.

Det som derimot kan skille partiene, er at de gjerne har ulike symbolsaker som er spesielt viktig for partiets identitet og troverdighet overfor velgerne. Jeg mener det er rimelig å anta at bompengevedtaket har ulik prioritering og betydning for de respektive partiene. For de partiene som har spesielt nært forhold til det aktuelle saksområdet, hvor partiet har investert betydelig politisk kapital og hvor partiets velgere ilegger utfallet av vedtaket spesiell betydning, vil fallhøyden være større enn for partier som fremmer andre politikkområder som sine kjernesaker, hvor utfallet av vedtaket har mindre betydning for velgernes oppfattelse av partiet og således stemmegiving ved neste valg. Det er derfor rimelig å anta at det vil være lettere for de partiene som har gått til valg på et vagere standpunkt tilknyttet ønsket utfall av vedtaket, å inngå kompromisser og således ta del i koalisjonen, enn for partier som i større grad har gitt uttrykk for sitt standpunkt.

Slik kan vi anta at det er lettere for partier som i mindre grad identifiserer seg med utfallet av vedtaket å inngå i flertallskoalisjon, enn for partier som har investert betydelig politisk kapital i at vedtaket heller i den ene eller andre retningen. Vi kan også anta at det er lettere for partier som har en løsere tilknytning/standpunkt til den aktuelle saken å samarbeide med en annen ideologisk retning. For partier som tydelig har markert standpunkt i saken, vil samarbeid i en koalisjon i større grad avhenge av innholdet i vedtaket enn for partier som ikke har det.

Fordelene med å studere koalisjonsdannelse i enkeltvedtak istedenfor regjeringskoalisjon eller styringskoalisjon (byråd) er flere. For det første er det enklere å vurdere partienes politiske handling i en konkret koalisjonsdannelse. Transportpolitikken baserer seg på vedtatt transportplan. Ved å se på vedtaket istedenfor transportpolitikken i sin helhet over flere år, er det enklere å isolere hvilke partier som la premissene for den videre transportpolitikken. Enkeltvedtak synliggjør tydeligere hvilke partier som dannet flertall for det grunnlag som i stor grad dagens transportpolitikk må innrette seg etter. Dette er viktig, ettersom jeg ønsker å undersøke hvordan partikoalisjoner påvirker lokal klima- og miljøpolitikk.

For det andre er det lettere å konkretisere hva som menes med klima- og miljøpolitikk. Den helhetlige transportpolitikken til bystyret er et resultat av flere vedtak, bestående av ulike flertallskoalisjoner innenfor flere saksområder. Her er dette avgrenset til ett konkret og viktig transportpolitisk vedtak.

For det tredje bidrar enkeltvedtak til å forenkle sammenlikning av valgprogram og politisk handling. Partienes standpunkt og stemmegiving er påvirket av flere forhold, men saker som er fastsatt av valgprogrammet er prinsipielt bindende – dette er løfter gjort overfor velgerne.

Organisering av politisk styring er et viktig aspekt ved bruk av koalisjonsteorier. I hovedsak har koalisjonslitteraturen vært rettet mot parlamentariske styringsmodeller, slik Stortinget er organisert. I Norge er de fleste kommuner ikke organisert etter parlamentarisk modell. I Bergen er den politiske styringen i 1999/2000 organisert etter både formannskapsmodellen og parlamentarisk modell. Det har trolig betydning for koalisjonsdannelsen av politiske partier generelt, men har mindre betydning i en enkeltsak. Flertall for et vedtak er antakeligvis mindre preget av styringsmodell enn for eksempel parti- og valgsystem. I bystyret i Bergen, som i de aller fleste kommunene i Norge, er parti- og valgsystemet tuftet på flerpartisystem med forholdstallsvalg.

Den lokale politikken står ikke løsrevet fra den nasjonale. Det kan tenkes at lokalpartier har insentiver fra statlige myndigheter, insentiver som for eksempel bevilgning av midler ved fattet vedtak eller reguleringer som forhindrer gjennomføringen av lokalt vedtak. Det kan påvirke lokalpartiene. Ett scenario er at innholdet i vedtaket nedprioriteres i en situasjon hvor det viktigste er å bli enige slik at kommunen får eventuelle midler fra staten. Er den politiske distansen for stor mellom enkeltpartier slik at en avtale umuliggjøres, kan det tenkes at partiene som ligger i sentrum vil søke et samarbeid for i det hele tatt få fattet et vedtak. Et annet scenario er at lokalpartiene er usikre på om innholdet blir godkjent fra nasjonale myndigheter. I en sånn situasjon kan det tenkes at lokalpartiene modererer sin politikk på grunn av signaler eller reguleringer fra Stortinget.

## **2.5 To teorier: størrelse og politikk**

Denne oppgaven vil fokusere på to teorier som bygger på minst-vinnende-flertallskoalisjoner, hvor en av teoriene inkluderer politikk som variabel. Jeg velger å ta utgangspunkt i minst-vinnende-flertallskoalisjoner, slik jeg har definert det tidligere i oppgaven. På den måten kan vi se nærmere på politikk som forklaringsvariabel i tillegg til den grunnleggende antakelsen om at politikk ikke spiller noen rolle. Noen vil kanskje hevde det er opplagt at partier i en koalisjonsdannelse søker redusert interessekonflikt, noe det er belegg for å si på nasjonalt nivå. Men på lokalt nivå er det gjort mindre forskning på det, og da mener jeg det er naturlig å starte med en av koalisjonslitteraturens tidligste antakelser, nemlig at aktørene er policy-

blinde. I enkeltvedtak er det større sjanse for at dette kan være tilfelle enn ved danningen av varige koalisjoner.

Ved å se på «minimal connected winning coalition» som inkluderer politikk som variabel, kan man lettere undersøke forklaringskraften til størrelsesprinsippet om minst-vinnende-flertallskoalisjoner, og eventuelt om politikk påvirker minst-vinnende-flertallskoalisjoner. Jeg ønsker derfor å undersøke forklaringskraften til «minimal winning coalition» og «minimal connected winning coalition». Jeg velger å utelukke «closed minimal range coalition» på grunn av utfordringer med å definere hvilke partier som er ideologisk/politisk likest hverandre.

Ettersom denne oppgaven undersøker lokalpartier er det relevant å se nærmere på forholdet mellom nasjonale og lokale partier. Den neste delen vil gjøre nettopp det. Hvordan skal man forstå lokalpartier? Og kan man uten videre overføre perspektiver fra nasjonal politikk til lokalt plan?

## **2.6 Hvordan å forstå lokalpartier og vurdering av enkeltsaker på lokalt nivå?**

Ideologi og skillelinjer er med på å danne politiske og ideologiske motsetninger mellom partier. Et slikt syn benyttes gjerne på nasjonale partier. Derimot kan vi ikke uten videre overføre nasjonale politiske mobiliseringer til lokale politiske mobiliseringer. Skjæveland m.fl. (2007) hevder at « (...) the policy positions of local parties are not obvious. Local parties are often branches of national parties, but their policy positions may differ» (Skjæveland m.fl. 2007:727). Ringkjøb (2004) problematiserer i hvilken grad partifarge og partiskillelinjer har noe å si for innholdet i lokalpolitikken. For å forstå det skal vi se nærmere på hva som menes med et lokalt parti.

### **2.6.1 Hva er et lokalt parti?**

Ringkjøb (2004) peker på tre ulike perspektiver for å forstå hva som menes med et lokalt parti. Det første perspektivet ser på lokalpartiene som filialer av moderpartiet, der man ser på hele partiorganisasjonen samlet uten å skille mellom ulike nivåer. Makten er konsentrert øverst, mens de lokale avdelingene er svake (Ringkjøb, 2004:108).

Det andre perspektivet er å forstå partiene lokalt som selvstendige organisasjoner i kommunen, hvor den sentrale partiorganisasjonen ikke vil være styrende. I det perspektivet kan kommunene studeres som ganske selvstendige politiske system. «Partia lokalt kan i stor grad være autonome i forhold til moderpartiet, og ikkje minst kan dei vere farga av lokale politiske tradisjonar og konflikhtar» (Ringkjøb, 2004:108).

Det tredje perspektivet er en kombinasjon av de to nevnte perspektivene. Lokalpartiene er basert på ideologi og holdninger som de har til felles med moderpartiet, men er hverken partipolitiske filialer eller autonome lokalpolitiske organisasjoner. Partienes ideologi og grunnsyn påvirkes av lokal kultur og tradisjon. «Vi vil derfor vente at partia lokalt representerer partiet nasjonalt på same tid som dei har ei sjølvstendig rolle i ein lokalpolitisk kontekst» (Ringkjøb, 2004:109).

Den kanskje største forskjellen mellom partiene lokalt og nasjonalt, er om partisakene blir vurdert som viktige eller ikke. Nasjonalt er gjerne de sakene som partiene profilerer seg på – saker som blir omtalt i media – de store og viktige sakene som følger partilinjene. Lokalt kommer gjerne partipolitiske saker i bakgrunn for viktige lokale saker, saker som gjerne går på tvers av partiene. Det kan være utfordrende for velgerne fordi partiene ikke ønsker å ta standpunkt i slike store, lokale konflikter som engasjerer lokalsamfunnet. Partiene oppfattes diffuse i saker som opptar folk (Ringkjøb, 2004:122). Som en konsekvens er partiene i mindre grad med å forenkle og klargjøre konfliktstrukturer lokalt og partiene blir mindre synlige, hvor partipolitiske skillelinjer i større grad knyttes til nasjonale saker.

I henhold til Ringkjøb (2004) handler partiene lokalt i liten grad ut fra ideologi fordi mange av de kommunale sakene i lokalpolitikken går på tvers av nasjonale partipolitiske skillelinjer. I følge det resonnementet kan partiene lokalt i større grad inngå i koalisjoner som ikke hadde fungert på nasjonalt nivå fordi sakene går på tvers av partipolitiske skillelinjer. I saker der partiene har en bestemt nasjonal politikk, er ofte partienes lokale politikk på linje med partiets offisielle politikk (Ringkjøb, 2004:171).

Skillelinjemodellen til Lipset og Rokkan studerer etableringen av motsetninger og skillelinjer på nasjonalt nivå. «(...) debatten om politiske skillelinjer er knytt til nasjonale val, og analyser av kommunale skillelinjer er neppe gjennomført (...) Andre, og genuint lokale,

skiljelinjer kan kome i tillegg til dei skiljelinjene vi tradisjonelt koplar til politiske parti» (Ringkjøb, 2004:109). Det holder ikke å studere nasjonale skillelinjer om vi ønsker å finne ut av partienes relevans lokalt. Vi må studere særpreg i de ulike kommunenes konfliktstruktur.

Denne oppgaven ser på vedtak av lokal transportplan. Effekten av lokal transportplan – hvor bygging av infrastruktur som veier, tunneler og skinner i stor grad former byutvikling og bosettingsmønster i lang tid, er kompleks, og myndighetsområder er delt på lokalt, regionalt og nasjonalt plan. Hvor skal man bygge, hva skal man bygge, hvem skal bygge, hvem skal drifte og hvem skal betale? Hvilke virkemidler ønsker man å benytte for å påvirke byutvikling og innbyggernes reisemønster?

I motsetning til lokalisering av ny skole eller nytt svømmeanlegg, som kan ses på som lokal avgjørelse uten tydelige politiske konfliktlinjer, kan vi anta at finansiering av samferdsel, satsing på kollektivtrafikk og veiutbygging i større grad er knyttet til politiske og ideologiske skillelinjer som påvirkes av nasjonale signaler og standpunkt. For å teste ut teorien som inkluderer politikk som variabel, er vi avhengig av å operasjonalisere venstre-høyre akse. Hvordan kan vi plassere partiene langs én dimensjon, hvilke forutsetninger ligger til grunn og hvordan definere partienes plassering?

## **2.7 Verdiforandringer og venstre-høyre akse**

Betydningen av venstre- og høyresiden i politikken har tradisjonelt vært knyttet til økonomiske skillelinjer. Ifølge Lipset og Rokkan (1967) kan nasjonale skillelinjer mellom sentrum-periferi, stat-kirke, arbeider-eier og stat-marked forklare framveksten av partier i vestlige land. Det ga grobunn for ideologiske forskjeller mellom konkurrerende sosiale grupper og skapte en base for politiske konflikter som partiene søkte å representere (Dalton, 1996:321). De gamle konfliktlinjene som oppsto før, under og etter industrialiseringen er nødvendigvis ikke like aktuelle i dag i postindustrielle samfunn – i takt med samfunnsutviklingen er det naturlig at nye skillelinjer oppstår.

«From the mid-nineteenth century to the mid-twentieth century, politics was dominated by class conflict over the distribution of income and the ownership of industry. In recent decades, social class voting has declined and now shares the stage

with newer postmaterialist issues that emphasize lifestyle issues and environmental protection» (Inglehart, 2009:9).

Med bakgrunn i store sosiale og politiske forandringer peker Dalton (1996) på to aspekter som har forandret velgere i demokratiske land. Den ene forandringen går på sosiale og politiske skillelinjer som mobilisering for partikonkurranse. Kjernesaker basert på klasse og religion som forutsigelse på stemmeadferd, er svekket. Den andre forandringen gjelder en ideologisk konflikt i mange vestlige demokratier hvor offentligheten har utvidet sine interesser til også å gjelde «noneconomic, quality-of-life issues that represent a new postmaterial agenda» (Dalton, 1996:320). Dalton peker her på fokuset på miljøvern, fremveksten av kvinnebevegelser og krav om økt medbestemmelse som saker som har utvidet grensene for dagens politikk. Dette er kontroverser som har hatt sitt inntog på den politiske dagsorden og skapt grunnlag for nye interessekonflikter. Inglehart (2009) påpeker det samme: «The central issues of political conflict have shifted, with the rise of environmentalist movements, the women's movement, gay liberation, and other lifestyle movements» (Inglehart, 2009:10)

Achterberg (2006) viser til indikasjoner som peker på at den politiske kulturen siden 1960- og 70-tallet har handlet mindre om klassekonflikt og kan karakteriseres som postmoderne, postindustriell og preget av nye sosiale skillelinjer. En sak Achterberg mener kan vurderes som elementer av den nye politikken er miljøsaker (Achterberg, 2006:239). Framveksten og voksende oppslutning hos «grønne» partier i Europa er et eksempel på det. Miljøvern og klimautfordringer som verdikonflikt har altså kulminert i etablering av politiske partier i nyere tid.

Postmaterialistiske verdier relaterer seg til en rekke holdninger som berører ulike samfunnsområder. Det er antatt av flere forskere at postmaterialistiske verdisyn hovedsakelig kjennetegner vestlige demokratier, men kritikere hevder det snevrer inn og skaper et upresist bilde av den globale situasjonen. «Clearly both environmental activism and public support for environmental protection have become global phenomena and are no longer—if they ever were—limited to the wealthy nations of the world» (Dunlap og York, 2008:550). Det er grunn til å anta at postmaterialistiske verdier ikke er ensbetydende med vestlige demokratier, men er verdier som har fått gjenklang på global basis.

Framveksten av nye interessekonflikter kan utfordre etablerte strukturer og politiske partier. For godt etablerte partier betyr det faren for å miste velgere hvis de ikke på alvor tar opp i seg framvoksende verdier og skillelinjer. Et sentralt spørsmål i den anledning er i hvilken grad nye skillelinjer absorberes av etablerte skillelinjer i form av venstre-høyre-dimensjonen.

### **2.7.1 Postmaterialisme og venstre-høyre**

Oddbjørn Knutsen (1995) undersøkte ulike teoretiske antakelser om utviklingen av verdisynet knyttet til «venstre» og «høyre». Han finner støtte for *pluralisation theory*, som innebærer at:

«The new materialist/post-materialist values provide new meanings to left and right *in addition* to the old ones, just as economic orientations added new meanings to the pre-industrial left and right vocabulary with the emergence of the economic conflicts related to industrial society» (Knutsen, 1995:67).

Han mener forestillingen om semantikken til venstre og høyre utviser imponerende absorberende krefter og er en overgripende romlig dimensjon som inkorporerer mange type konfliktlinjer og med forskjellige betydninger for ulike mennesker (Knutsen, 1995:87).

Russel Dalton (2009) undersøkte forholdet mellom den tradisjonelle økonomiske venstre-høyre-dimensjonen og miljødimensjonen i partisystemet i demokratiske, høyindustrialiserte land. Han hevder at miljødimensjonen ikke er fullt integrert innenfor rammene av venstre-høyre-dimensjon, men at det har beveget seg i den retningen (Dalton, 2009:10). Achterberg (2006) peker på miljøvern som fremvoksende politisk sak og at det har skjedd en dreining av velgeratferden i vestlige demokratier i etterkrigsperioden. Han mener medlemmer av middelklassen som er opptatt av miljøvern i større grad stemmer på partier på venstresiden, mens medlemmer av arbeiderklassen som er mindre opptatt av miljøvern i større grad stemmer på partier på høyresiden.

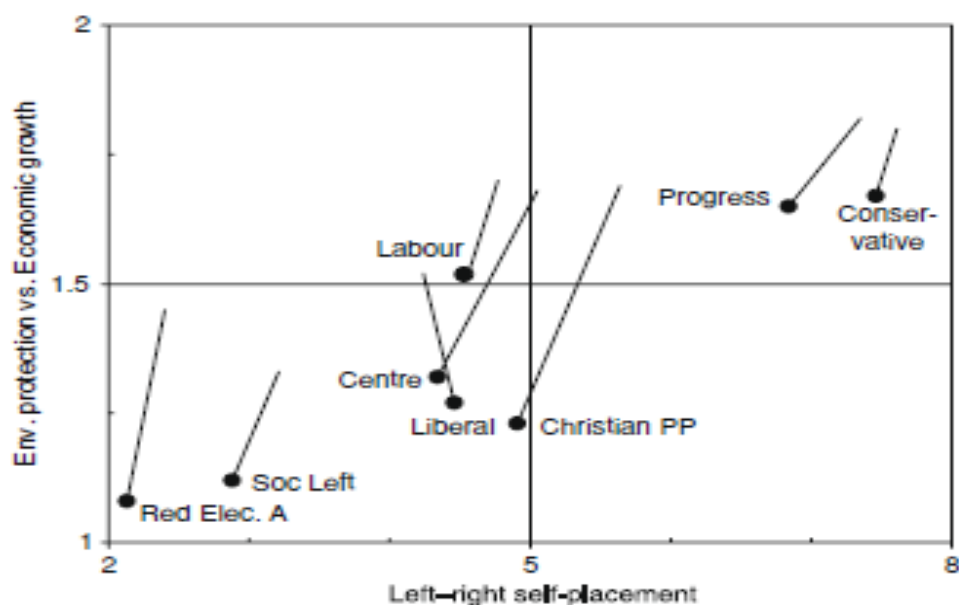
### **2.7.2 Postmaterialisme i Norge**

I sin studie av forholdet mellom venstre-høyre akse og materialistisk/postmaterialistisk dimensjon i relasjon til Norge, konkluderer Lafferty og Knutsen (1985) med at «(...) the



materialist/postmaterialist dimension is clearly present in Norway, and clearly associated with left-right identity» (Lafferty og Knutsen, 1985:426). Hvis vi tar utgangspunkt i økt bevissthet om klima- og miljøutfordringer som indikator på postmaterialisme, er det interessant å se nærmere på hvilke partier som oppfattes som representanter for et slikt verdisyn. Selv om min analyse relaterer seg til 1999/2000, mener jeg det kan gi en god pekepinn å ta i betraktning undersøkelsen gjort av Grendstad, Bortne, Selle og Strømsnes publisert i 2006.

Grendstad m.fl. (2006) undersøkte partipreferanser hos den norske befolkning og medlemmer av miljøvernbevegelsen i Norge. Respondentene ble spurt om sine partipreferanser og preferanser som, på den ene siden (horisontalt) var plassering langs en venstre-høyre akse og preferanser om miljøvern satt opp mot økonomisk vekst (vertikalt). De svarte punktene markerer medlemmer av miljøvernbevegelsen og endepunktet på streken viser hvor resten av befolkningen med samme partipreferanse plasserte seg. Foruten tydelige forskjeller mellom befolkningen generelt og miljøvernere når det gjelder graden av miljøvern satt opp mot økonomisk vekst, viser diagrammet at partier på venstresiden assosieres med miljøvern og partier på høyresiden med økonomisk vekst.



Old and new politics. Party preference and environmental membership. (Grendstad m.fl. 2006:139)

På bakgrunn av analysen til Grendstad m.fl. (2006) er det grunn til å anta at velgere som er opptatt av miljøvern heller mot venstresiden i politikken og at de oppfatter partier på venstresiden som representanter for et slikt verdisyn. I land som ikke har sett framveksten av

grønne partier kan man anta at klima og miljø som postmaterialistisk verdi har blitt innlemmet i den etablerte venstre-høyre aksen. I Norge kan vi se tegn på at partier på venstresiden har lykket med å inkorporere nye skillelinjer innenfor rammene av etablerte konfliktstrukturer, selv om vi i nyere tid har sett framveksten av Miljøpartiet De Grønne som i dag har én representant på Stortinget.

Det er ikke dermed sagt at høyresiden ikke prøver på det samme. Klima og miljø som verdi innebærer ikke en enhetlig stemme, men rommer mange ulike oppfatninger og forslag til løsninger, og har etter hvert fått større oppmerksomhet hos de fleste partier i Norge. Derfor er det naturlig å anta at flere partier søker å innlemme klima og miljø i sin verdiportefølje – partier både på venstre- og høyresiden. Sondre Båtstrand hevder at i dag er miljøbekymringer integrert inn i både venstre- og høyresidepolitikk (Båtstrand 2012:4). Undersøkelsen gjort av Grendstad m.fl. (2006) indikerer likevel at miljøbevisste velgere i Norge ser til partier på venstresiden som representanter for sin sak.

## 2.8 Tradisjonell inndeling av venstre- og høyresiden

Plasseringen av partiene i Norge på venstre-høyreaksen i henhold til økonomiske skillelinjer er relativt ubestridt (Knutsen, 1998). Tidligere Rød Valgallianse (nå Rødt) kan trygt plasseres på ytre venstrefløy, etterfulgt av Sosialistisk Venstreparti og Arbeiderpartiet litt til venstre for sentrum. I sentrum finner vi Senterpartiet, Venstre og KrF. På den høyre siden av aksen finner vi Høyre, mens Fremskrittspartiet plasserer seg lengst til høyre.

Oddbjørn Knutsen (1998) sammenliknet plassering av partier på venstre-høyre akse basert på ekspertundersøkelse fra 1982 og 1993 i 13 vesteuropeiske land. Generelt sett beveget partiene seg mot sentrum, også i Norge. Med utgangspunkt i Knutsen (1998) kan vi plassere partiene i Norge på en horisontal linje. Illustrasjonen er min egen, basert på ekspertundersøkelsen fra 1993.



Illustrasjon I

Vi har nå sett på noen teoretiske antakelser om koalisjonsdannelse, antakelser om partienes adferd og hvordan vi kan forstå lokalpartier. Det er redegjort for teorier om verdiforandring og framveksten av nye skillelinjer, samt hvordan det forholder seg til venstre-høyre akse i partipolitikken. Basert på teoriene som er lagt fram i dette kapittelet, vil det neste avsnittet konkretisere noen hypoteser.

## 2.9 Hypoteser

Ap, KrF og Høyre dannet flertallskoalisjon for bompengevedtaket. Ettersom utfallet av vedtaket og hvilke partier som inngikk i koalisjonen er kjent, er det interessant i hvilken grad disse partiene deler politisk naboskap. Dersom de deler politisk naboskap, vil i så fall antakelsen om naboskapet mellom partier på venstresiden og partier på høyresiden når det gjelder klima- og miljøpolitikk til en viss grad svekkes. Derimot vil det underbygge teorien til Axelrod om politisk naboskap og at politikk som variabel for koalisjonsdannelse er relevant. Viser det seg at partiene i koalisjonen ikke deler betydelig grad av transportpolitiske interesser, kan det svekke politikk som relevant forklaringsvariabel. Videre er det interessant hvor stor koalisjonen er og mandater den opptar i bystyret i forhold til teorier om minst-vinnende-flertallskoalisjoner. Opptar koalisjonen akkurat nok mandater til å få flertall og det ikke er med flere partier enn det som er nødvendig for å oppnå flertall, vil det understøtte teoriene til Riker og Leiserson. I motsatt tilfelle vil de svekkes. Viser det seg at koalisjonen besitter et minimum av mandater, akkurat nok til å få flertall og partiene har sammenfallende politikk, vil det gi støtte til teorien til Axelrod om minimal connected winning coalitions. Har partiene kun et minsteflertall, men ikke stor nok grad av sammenfallende politikk i forhold til andre potensielle koalisjoner, motgår det teorien til Axelrod om minimal connected winning coalition, men underbygger teoriene til Riker og Leiserson om minimal winning coalition.

Ut fra gjennomgangen i dette kapittelet kan vi nå formulere noen hypoteser:

**Hypotese 1)** Det vil ikke være rasjonelt for medlemmer i en koalisjon å ha med flere partier enn det som er nødvendig for å oppnå flertall i besluttende forsamling.

**Hypotese 2)** Desto mindre interessekonflikt det er mellom partiene i en potensiell koalisjon, jo større sannsynlighet er det for koalisjonsdannelse.

**Hypotese 3)** Partier på venstresiden har sammenfallende transportpolitiske mål.

**Hypotese 4)** Partier på høyresiden har sammenfallende transportpolitiske mål.

**Hypotese 5)** Transportpolitikk som indikator på postmaterialistiske verdier som klima- og miljøpolitikk fremmes i større grad av partier på venstresiden enn partier på høyresiden.

### **3. Metodekapittel**

Dette kapittelet vil redegjøre for valg av metode og forskningsdesign for å besvare oppgavens problemstilling. Oppgaven tar i bruk casestudie, basert på kvalitativ innholdsanalyse av dokumenter og semistrukturerte intervjuer. Den første delen av kapittelet vil klargjøre hvorfor casestudie er brukt som undersøkelsesmetode, før vi ser nærmere på kvalitativ innholdsanalyse og intervju som metode for datainnsamling. Hvilke kilder blir brukt, hvorfor brukes det og hvordan blir det brukt? Tilslutt vil kildenes validitet og reliabilitet bli vurdert og i hvilken grad slutningene i oppgaven kan generaliseres.

Målet med denne oppgaven er å forklare hvordan partikonstellasjoner påvirker utformingen av lokal klima- og miljøpolitikk. Hensikten er å gi innsikt og dypere forståelse for hvordan utfallet av et enkeltvedtak er formet av partienes valg av koalisjonspartnere. Partienes transportpolitikk blir brukt for å operasjonalisere klima- og miljøpolitikk.

#### **3.1 Casestudium som metode og strategi**

En forskningsdesign er en logisk plan for hvordan man skal knytte det empiriske grunnlaget til oppgavens problemstilling. Det er en plan som veileder forskeren i arbeidet med å samle inn, analysere og fortolke observasjoner (Yin, 2009:26).

Når vi skal vurdere bruk av metode i forskningsøyemed er det viktig å ta stilling til hvilke spørsmål vi stiller, graden av kontroll forskeren har over hendelsen og samtidige eller historiske hendelser (Yin, 2009:8). Casestudier er å foretrekke når vi undersøker hendelser i samtiden (Yin, 2009:11). Casestudier begrenser seg til en analyseenhet som gjerne er kompleks. Her finner man ofte forskjellige underenheter som aktører, handlinger, meninger og hendelser. Formålet kan være å utvikle en helhetlig forståelse av den enheten eller utvikle begreper, hypoteser eller teorier (Grønmo, 2004:90-91).

Bruk av «hvordan» og «hvorfor» er gjerne forklarende og vil i stor grad lede oss til å bruke casestudie som foretrukket undersøkelsesmetode (Yin, 2009:9). Casestudie gjør det mulig å gå i dybden på hendelsen. Som forskningsdesign tillater casestudiet forskeren å fokusere på ett eller noen få eksempler.

I denne oppgaven er formålet å forklare hvordan partikonstellasjoner påvirker utformingen av lokal miljø- og klimapolitikk. Det krever god innsikt i lokalpolitiske forhold og standpunkt for å vurdere forutsetning for koalisjonsdannelse. Ved å fokusere på ett eksempel er det mulig å granske partienes særtrekk og grunnlag for partipolitisk samarbeid og partienes størrelsesforhold i utøvende organ.

Ved å ta i bruk samtidige casestudier kan vi benytte en rekke kilder som dokumenter, intervjuer og observasjoner. Kvalitativ innholdsanalyse av valgprogram og intervju er godt egnet for å få innsikt i partipolitiske relasjoner, standpunkt og syn på transportpolitikk. Problemet med å ta i bruk flere eksempler er at det er ingen parallelle tilfeller. Det er ingen tilsvarende vedtak som gir identiske sammenlikningsgrunnlag.

Det kunne blitt foretatt flere caser eller eksempler, men det ville gjort analysen av partiene mindre dyptgående fordi det vil innebære analyser av flere valgprogram og styringsorgan (bystyre). Jeg mener det vil svekke, heller enn å styrke, kvaliteten på analysen. Derfor er det valgt å fokusere på ett eksempel, ett bystyre, for på den måten erverve detaljkunnskap om lokale forhold og det politiske naboskap mellom partiene.

Gerring (2007) mener en enkelt case eller eksempelstudie er bedre egnet enn flereksempelstudie når man støter på et nytt tema eller felt. Teoriene som blir brukt er hovedsakelig brukt på nasjonalt nivå og på regjeringskoalisjoner. Det er gjort forskning på lokalt nivå, men det er ikke videre omfattende og er gjort på lokale styringskoalisjoner (regjeringskoalisjon overført til lokalt nivå). Utgangspunktet er derfor å undersøke teoriene teoretiske rekkevidde ved å bruke de på lokalt plan. Videre vil teoriene bli anvendt på en enkeltsak, på ett enkelt vedtak, istedenfor på en koalisjonsregjering som teoriene baserer seg på.

### **3.2 Kvalitativ innholdsanalyse**

Denne oppgaven vil bruke kvalitativ innholdsanalyse som metode for å analysere datamaterialet. Kvalitativ innholdsanalyse tar i bruk dokumenter som kilde og systematisering

av innholdselementer eller utvalgte tekstsitater for å klarlegge hvilke standpunkt, argumenter, holdninger eller verdier som fremkommer i ulike tekster (Grønmo, 2004:128). I motsetning til kvantitativ innholdsanalyse, som gjerne benytter et strukturert kategoriskjema i sin vurdering av innholdet i dokumenter og registrering av mengde, dreier kvalitativ innholdsanalyse seg om vurderinger og sammenlikninger. Nærhet og sensitivitet vektlegges i større grad i kvalitativ innholdsanalyse, hvor det i mindre grad er fastsatt på forhånd hvilke data som er relevant. Det gir rom for fleksibilitet, slik at nye erfaringer kan tilpasses og opplegget kan brukes på litt ulike vis overfor forskjellige enheter i undersøkelsen (Grønmo, 2004:130). Kvalitativ innholdsanalyse gir tolkningsmuligheter av hvilke data som er relevant og gjør det mulig å velge den informasjonen som egner seg best i forhold til kildenes egenart og for å belyse problemstillingen (Grønmo, 2004:131).

Faren ved å bruke kvalitativ innholdsanalyse er at systematikken kan bli redusert hvis opplegget forandrer seg mye underveis. Datamaterialet står i fare for å bli lite enhetlig ved at det samles inn forskjellige typer informasjon om enkelte enheter, slik at slutningene kan få begrenset gyldighet (Grønmo, 2004:131). Begrepet «intersubjektivitet» referer til subjektive meninger som deles av grupper med mennesker (Bradley, 1993:435). Ved å sammenlikne data basert på ulike personers bruk av samme undersøkelsesopplegg med de samme kildene kan vi vurdere graden av intersubjektivitet og dermed graden av gyldighet. Hvis fremgangsmetoden som blir brukt for klassifisering av tekst og sammenlikning, resulterer i slutninger som resonerer med slutningene til andre forskere, vil analysen framstå transparent.

I denne oppgaven vil partienes lokalvalgprogram for 1999 bli analysert og sammenliknet. Partienes standpunkt og vurdering av transportpolitiske utfordringer og forslag til løsninger vil utgjøre sammenlikningsgrunnlaget. Det vil bli systematisert under forskjellige kategorier. Her vil det skilles, på den ene siden mellom konkrete forslag på tiltak og virkemidler, og på den andre siden hva partiene problematiserer og beskriver som sentrale utfordringer. Valgprogrammene varierer i lengde og innhold, noen partier gir utfyllende beskrivelser av transportpolitikken, mens andre har korte formuleringer og færre tydelige standpunkt. Det nødvendiggjør nærhet og sensitivitet til datamaterialet og vanskeliggjør kvantifisering fordi kategoriseringen sannsynligvis må tilpasses informasjonen som fremkommer i valgprogrammene.

### **3.3 Valg av case - Bergensprogrammet**

Eksempelet som blir brukt i denne oppgaven for å belyse lokal klima- og miljøpolitikk er vedtaket av transportplanene "Bergensprogrammet". Det er flere grunner til det. For det første innehar Bergen en sentral nasjonal plass som Norges nest største by. Forhold i Bergen er interessant i seg selv på grunn av programmets skala. For det andre har vedtaket av Bergensprogrammet store ringvirkninger på byutviklingen og det lokale engasjementet i møte med globale utfordringer. Klima- og miljøutfordringer påvirkes av mange forhold, transportsektoren spiller en sentral rolle for å løse både lokal luftforurensning og globale klimagassutslipp. Konsekvensene av vedtaket definerer i stor grad hvilken rolle transportpolitikken i Bergen er tiltenkt å ha også på andre samfunnsområder. For det tredje er Bergensprogrammet blitt framstilt som «et trendsifte» i transportpolitikken av politikerne på bakgrunn av en «grønnere profil» som innebærer bygging av bybane og større oppmerksomhet på å forebygge negative effekter fra transportsektoren på mennesker og miljø. Det er interessant å se hvilket utgangspunkt som ligger til grunn for en slik beskrivelse. For det fjerde er det teoretisk interessant fordi vedtaket av Bergensprogrammet besto av et flertall på både venstre- og høyresiden. Oppgavens teoretiske antakelser gjør det interessant å analysere bakgrunnen for et slikt tverrpolitisk utfall.

I Bergensprogrammet er det flere underenheter. Underenhetene er de politiske partiene og observasjonene er partienes valgprogram og intervju av partirepresentanter. På bakgrunn av det er formålet å analysere forutsetningene for dannelsen av flertallskoalisjonen som sto bak vedtaket.

Det ble gjort to sentrale vedtak vedrørende Bergensprogrammet. Det første var et prinsippvedtak om Bergensprogrammet i forkant av kommunevalget i 1999. Det andre var bompengervedtaket for Bergensprogrammet i 2000. Prinsippvedtaket fra 1999 ligger så tett opptil kommunevalget i 1999 at det er nærliggende å tro at valgprogrammet fra 1999, i større grad enn valgprogrammet fra 1995, gjenspeiler partienes politikk i forhold til bompengervedtaket. Derfor vil denne oppgaven bruke valgprogrammene for kommunevalget i perioden 1999-2000 som datagrunnlag.

### **3.4 Valgprogram som datakilde**

Valgprogram beskriver de politiske løftene som partiene ønsker å realisere når de har makt. Valgprogram handler likevel ikke om faktisk adferd. Det er program som partiene bruker for å

skille seg fra andre partier for å vinne valg og mandater. Saker kan imidlertid komme opp under valgkamp eller styringsperiode som knapt har blitt behandlet i valgprogrammet (Netjes og Binnema, 2007:42).

I motsetning til ekspertundersøkelser og meningsmålinger, som gir et bilde av partiene slik de blir oppfattet av politiske eksperter og velgere, innehar valgprogram større grad av objektivitet og gir et mer nøyaktig og representativt bilde av partienes standpunkt (Dinas og Gemenis, 2010:428). Valgprogram dekker et stort spekter av politiske ståsted og temaer og kan således ses på som viktige, sentrale kunngjøringer av partienes standpunkt. Valgprogram fastsettes av partiets landsstyre og er således autorative kunngjøringer av partienes politikk og representerer hele partiet, ikke bare en fraksjon eller enkelte politikere (Volken, 2001:34).

Det har vært utfordrende å oppdrive alle valgprogram for alle bystyrepartiene. Alle lokalpartikontorene er blitt kontaktet. Kun et par partier har hatt det aktuelle valgprogrammet tilgjengelig i sine arkiver. Bergen byarkiv, Bergen Offentlige Bibliotek og Bergen kommune ble kontaktet uten resultat. Tilslutt ble lokalvalgprogram for nesten samtlige partier funnet på Nasjonalbiblioteket, med unntak av Fremskrittspartiet (Frp) og Pensjonistpartiet (P).

Frp sin transportpolitikk vil basere seg på valgprogrammet for Stortingsperioden 1997-2001. Det er grunn til å anta at den informasjonen vil gi god innsikt i partiets nasjonale standpunkter, men mangle opplysninger om lokalpartiets synspunkter som berører vedtaket. Svakheten med et slikt analysegrunnlag er fravær av detaljkunnskap om lokale forhold. Jeg mener det allikevel gir et godt nok analysegrunnlag for å kunne sammenlikne partiets grunnleggende holdninger og standpunkt med de andre partiene.

Pensjonistpartiet vil ikke være med i analysen. Det skyldes flere grunner. For det første er ikke partiet representert på nasjonalt nivå i Stortinget. Partiet er svakt representert blant landets kommuner som gjør det mindre relevant å sammenlikne med eventuelle andre studier. For det andre er partiet et saksparti, som vil si at de antakeligvis ikke har en like helhetlig politikktutforming som de andre partiene. Det var heller ikke mulig å oppdrive valgprogrammet.

### **3.4.1 Lokalvalgprogram**

På en side skiller kommunevalgprogram seg fra stortingsvalgprogram ved at lokalpartiets representantskap, som består av representanter fra bydelene og bystyret, vedtar



kommunevalgprogrammet. Ifølge Budge and Farlie (1983) i Volken (2001) står lokalpartiet friere til å velge bort eksterne hendelser og ideologiske støttespillere i utformingen av lokalvalgprogram (Volken, 2001:77). Grunnprinsipper og ideologi kan likevel sies å være basert på partiets nasjonale valgprogram.

På den andre siden er kommunevalgprogrammet fattet av et representativt utvalg av lokalpartiets medlemmer og kan således ses på som lokalpartiets politikk og ikke bare en fraksjon i lokalpartiet. Det lokale representantskapet henger sammen med den nasjonale partiorganisasjonen som gjør at kommunevalgprogrammene ikke vil være helt uavhengige.

«Salience theory» antar at partiene vektlegger saker som favoriserer dem selv og på liknende vis i mindre grad vektlegger saker som favoriserer motstanderne (Pennings og Keman, 2002:56). Ifølge Båtstrand illustrerer valgprogram partienes prioriteringer (Båtstrand, 2012:8). Når partier er i en koalisjon er partienes mandat en del av et «delt mandat», slik at den utøvende politikken ikke gjenspeiler prioriteringen til kun ett parti (Pennings og Keman, 2002:56).

Det er flere måter å måle politisk ståsted. Når det gjelder tekster (valgprogram) skiller Pennings og Keman (2002) mellom selektiv vektleggelse av temaene som blir valgt og hvilke standpunkt som blir tatt (Pennings og Keman, 2002:57). Valgprogram som sier lite eller ingen ting om et tema gjenspeiler partienes prioritering av temaet. Blir et tema omtalt er det interessante hva valgprogrammet vektlegger i sin beskrivelse av temaet.

Pennings og Keman (2002) skiller mellom tematisk innholdsanalyse og relasjonell innholdsanalyse. Der tematisk innholdsanalyse benytter hyppighet eller frekvens av saker eller områder i sin undersøkelse, fokuserer relasjonell innholdsanalyse på retningen og forholdet til aktører og saker. Fordelen med relasjonell innholdsanalyse er at setningsstruktur og kontekst blir vurdert, mens man med tematisk innholdsanalyse trenger sterke antakelser for å si noe om hva frekvensen av en sak faktisk betyr (Pennings og Keman, 2002:58).

Denne studien vil bruke relasjonell innholdsanalyse fordi valgprogrammene varierer i lengde og dybde. Det gjør det meningsfullt å undersøke setningsstruktur og kontekst for å tolke innholdet. Hyppighet og frekvens kan fort føre til manglende vurderingsgrunnlag eller feilaktig tolkning når dokumentene varierer i detaljnivå og omfang.

Valgprogram er nyttig for å vurdere partienes standpunkt, men sier imidlertid lite om den faktiske adferden til partiene i koalisjonsforhandling og hvordan partiene oppfatter hverandre. For å belyse forhandlingsprosessen og aspekter som ikke fremkommer i valgprogram, er det foretatt intervjuer med fem representanter fra fem ulike partier.

### **3.5 Intervju som datakilde**

Bruken av intervju som metode for datainnsamling er vurdert etter å ha behandlet valgprogrammene. I det arbeidet ble det klart at synspunkter fra relevante aktører var nødvendig for å belyse spørsmål som ikke ble besvart. Dette var spørsmål som vanskelig kunne besvares ved bruk av spørreskjema ettersom svaralternativene ikke var kjent.

Bruk av uformell intervjuing blir av Grønmo (2004) trukket fram for å produsere kvalitativ data. Uten grunnlag for å forhåndsdefinere svaralternativer, men med inngående kunnskap om temaet er det nødvendig å benytte fleksibelt design med nærhet og sensitivitet som tillater relevante tolkninger. Semistrukturert intervju er godt egnet for å gå i dybden og fremskaffe detaljer ved bruk av åpne spørsmål, samtidig som det strukturerer intervjuet til en viss grad etter temaer beskrevet i intervjuguiden (Leech, 2002:665).

Informantene er valgt på bakgrunn av sin kjennskap til bompengevedtaket og basert på oversikten over bystyrerepresentanter etter valget i 1999. For å erverve mest mulig innsikt og belyse relevante spørsmål har utvalgsriteriet vektlagt representantenes rolle vedrørende både prinsipp- og bompengevedtaket. Informantene ble kontaktet ved e-post med forespørsel om å delta i intervju. Det ble foretatt flere forespørsler til sentrale politikere. Ikke alle ønsket å delta.

Det er alltid fare for at kommunikasjonen mellom forsker og informant fungerer dårlig. Det var viktig for meg å understreke mulighet for konfidensialitet og anonymisering når kontakt ble etablert med informantene for å danne tillitsforhold. Informantene ble tilsendt informasjonsskriv som forklarte formålet med intervjuet og studien, hvor det ble opplyst om at intervjuguiden er godkjent av Norsk Samfunnsvitenskapelig Database (NSD) samt et skriv om informert samtykke til å delta. Hypoteser og forventinger ble ikke lagt frem for informantene for å unngå svar som var tilpasset mine forventinger eller hvordan informantene ønsket å framstå i lys av oppgavens vinkling.

Forskeren kan påvirke svarene. Påvirkning i form av kroppsspråk og spørsmålsformulering er viktige aspekter i en intervjusituasjon. Holdninger og oppførsel fra forskeren kan stimulere eller provosere frem svar som fører til bestemte reaksjoner. Jeg har vært bevisst på å kamuflere mine egne synspunkt og holdninger i form av et nøytralt kroppsspråk og spørsmål som ikke oppfattes partiske.

Temaet for intervjuet er 15 år tilbake i tid. Et viktig moment i behandling av datainnsamlingen er informantenes erindringsfeil og selvpresentasjon. Det er viktig å understreke at informasjonen som er fremkommet gjennom intervjuene kan være preget av tiden som har gått. Det kan føre til feilaktig informasjon om faktiske forhold (Grønmo, 2004:165). Vi må også ta høyde for at informantene ønsker å framstille seg selv i et bestemt lys tatt i betraktning etterpåklokskapens dom over det som ble gjort og sagt. Det har derfor vært viktig å intervju informantene som representerer ulike interesser i form av forskjellige partier. Sammenlikning av uttalelser i etterkant med saksdokumenter, og informantenes grad av sammenfall er viktig for å korrigere misforhold og feilaktig informasjon.

Det er intervjuet fem sentrale politikere som satt i Bergen bystyre i 1999/2000. De fem representerer hvert sitt parti: Ap, Høyre, Frp, KrF og SV. Av kapasitetshensyn er ikke representanter fra RV, Sp og Venstre med i utvalget. Det har vært spesielt viktig å få med representanter fra Ap, Høyre og KrF ettersom det var de tre partiene som dannet flertallskoalisjon. Representanten fra SV er valgt ut på bakgrunn av sin detaljerte kunnskap om saksområdet og representanten fra Frp på grunn av partiets størrelse i den aktuelle tidsperioden.

Intervjuene er gjennomført som semistrukturerte intervjuer. Tema og spørsmål ble på forhånd spesifisert i en intervjuguide. De innledende spørsmålene var generelle som å beskrive tendenser og holdninger i den aktuelle tidsperioden. Hensikten var å ta informantene tilbake i tid og frembringe erindringer, samtidig som jeg ønsket å få frem holdninger og synspunkt som ikke var farget av senere spørsmål. Etter hvert dreide spørsmålene over på konkrete handlinger. Intervjuguiden ble tilsendt informantene i forkant av intervjuet slik at de kunne forberede seg med tanke på tiden som har gått siden bompengevedtaket.

Fleksibilitet har vært viktig for å følge opp svarene som er gitt, slik at informantenes synspunkt har blitt grundig belyst. Det nødvendiggjør en struktur i intervjuene som tillater spontane oppfølgingsspørsmål samtidig som samtalene er sentrert rundt noen temaer. Det

betyr at spørsmålene stort sett har vært de samme, men avhengig av informantenes svar har det blitt stilt ulike oppfølgingsspørsmål.

Fire av fem informanter er fremdeles aktive lokalpolitikere i mer eller mindre grad. Det er nærliggende å anta at svarene som er gitt farges av hvilke roller informantene har og har hatt. Trond Tystad fra Ap er i dag privat næringsdrivende og ikke lenger aktiv politiker. Han var byråd for finans og byrådets nestleder i perioden 2000-2003. Vi kan anta at denne informanten har en annen tilknytning til partiet enn representanter som fremdeles er partipolitisk aktive. Tom Skauge fra SV er førsteamanuensis ved Institutt for økonomiske adm fag ved Høgskolen i Bergen. Han har sittet flere perioder i bystyret, blant annet i den aktuelle tidsperioden 1999/2000 og er i dag representant for SV i fylkestinget. Ingmar Ljones fra KrF var ordfører i Bergen fra 1995-1999, varaordfører fra 1999-2000 og ordfører fra 2000-2001. Han er i dag pensjonist. To av informantene ønsket å være anonyme. Deres posisjon eller stilling nå og da blir ikke omtalt, men de var begge bystyrerepresentanter i 1999/2000.

### **3.6 Reliabilitet**

Reliabilitet sier noe om datamaterialets pålitelighet og om undersøkelsen er gjennomført på en nøyaktig måte. Pålitelighet uttrykkes ved at undersøkelsesopplegget produserer identiske data når man samler inn ulike data om de samme fenomenene (Grønmo, 2004:220). Det er imidlertid ikke alltid mulig å samle inn data om de samme fenomenene. Der fenomenene er i stadig endring eller undersøkelsesopplegget er komplekst eller for fleksibelt til å bli gjentatt på nøyaktig samme måte, kan det være vanskelig å innhente identisk data, det gjelder spesielt ved innsamling av kvalitativ data.

Valgprogram innehar høy grad av reliabilitet. Datagrunnlaget er på den måten pålitelig. Dokumentene er tilgjengelig for alle. Det er i møte med min tolkning og bruk av informasjon at påliteligheten blir utfordret. Partienes varierende beskrivelser og vektleggelse av transportpolitiske aspekter gjør undersøkelsesopplegget komplekst og fleksibelt. Min tolkning og vektleggelse er imidlertid åpent for diskusjon ettersom datamaterialet er fritt tilgjengelig.

Sitatene og informasjonen som brukes fra intervjuene er godkjent av informantene. De har alle samtykket til bruk av det som presenteres i oppgaven. Det har vært viktig for å sikre høy grad av reliabilitet.

### 3. 7 Validitet

Validitet handler om datamaterialets gyldighet for problemstillingene man ønsker å forklare. I hvilken grad er dataene relevante for å belyse problemstillingen? (Grønmo, 2004:221). Høy validitet tilsier å klarlegge enheter og begreper systematisk. De teoretiske og operasjonelle definisjonene må samsvare. Utvelging av enheter og innsamling av data må passe til disse definisjonene. Casestudier blir kritisert for at forskeren lar subjektive meninger styre datainnsamlingen og ikke klarer å utvikle gode mål på det som skal måles (Yin, 2009:41).

Klima- og miljøpolitikk kan omfatte mange områder og vurderes på ulike måter. Miljøpolitikk var lenge begrenset til lokale og regionale forhold, med fokus på vern av naturressurser og naturområder, miljøgifter, helsefarlige kjemikalier, overgjødning, lokal luftforurensning og støy og avfall. I Norge ble naturvern og forurensning hovedsakelig oppfattet som nasjonale utfordringer frem til 1980-tallet (Boasson, 2011:7).

På slutten av 1980-tallet begynte miljøpolitikken å ta inn over seg globale utfordringer. I 1987 kom rapporten fra FN – Verdenskommisjonen for miljø og utvikling: *Vår felles framtid*, også kalt «Brundtland-rapporten». Rapporten peker på at dagens utvikling truer opprettholdelsen av livsbærende systemer og samfunnet må bli bærekraftig. Rapporten satte i gang en prosess som kulminerte i FN-konferanse i Rio De Janeiro i 1992 om miljø og utvikling. En internasjonal handlingsplan for bærekraftig utvikling, Agenda 21, ble frembrakt og vedtatt av 178 land. Landene forpliktet seg til å følge opp målene i Agenda 21 i sin nasjonale politikk (Lafferty m.fl. 2006:7). Miljøpolitikk var ikke lenger et spørsmål om tradisjonell miljøvern, men også irreversible, langsiktige globale trusler som uttynning av ozonlaget, biologisk mangfold og drivhusgasser med behov for økonomiske og sosiale strategier for å oppnå bærekraftig utvikling.

I Norge ble begrepet klimapolitikk for første gang tatt i bruk av Ap, Høyre og SV i sine stortingsvalgprogram for 1993-97 og først omtalt av myndighetene i NOU 1995:4 – *Virkemidler i miljøpolitikken*.

Ifølge metrologisk institutt er klima «en beskrivelse av gjennomsnittsværet på ett sted eller område, slik det framkommer når enkeltobservasjoner bearbeides statistisk etter internasjonale retningslinjer»(Metrologisk institutt). Oppsamling av CO<sub>2</sub> og andre drivhusgasser i atmosfæren vil føre til at den globale gjennomsnittstemperaturen øker, men

andre ord klimaet forandrer seg. Når klimaet forandrer seg ved at den globale temperaturen øker, vil det påvirke jordens økologiske system og havnivået vil stige. Været vil forandre seg og kan føre til flom, tørke og annen ekstremvær.

FNs klimapanel utgjør det vitenskapelige fundamentet som den internasjonale klimapolitikken baserer seg på. FNs klimapanel er et FN-organ som har til hensikt å sammenstille eksisterende kunnskap om klimaforandringer og global oppvarming. I den femte delrapporten fra IPCC fra 2013, blir det slått fast at det er ekstremt sannsynlig at menneskelig påvirkning er den dominerende årsaken til global oppvarming og «Continued emissions of greenhouse gases will cause further warming and changes in all components of the climate system. Limiting climate change will require substantial and sustained reductions of greenhouse gas emissions» (IPCC). Ifølge FNs klimapanel må de globale klimagassutslippene reduseres med 50-85 prosent innen 2050.

I stortingsmelding nr. 21 – *Norsk klimapolitikk*, står det at den norske klimapolitikken «(...)bygger på anerkjente og etablerte prinsipper og kriterier. Generelt bør tilrådninger fra FNs klimapanel (IPCC) legges til grunn for utforming av nasjonal klimapolitikk» (Meld. St. 21, 2011–2012).

Klimaendringene håndteres på to ulike måter. Det ene er *klimatilpasning* som innebærer å begrense skadene og utnytte muligheter som følger av klimaforandring. Det vil si å forberede seg på *effektene* av klimaendringer. Kartlegging av vær og områder, sikring av infrastruktur og geografiske områder og utvikling av ny teknologi hører inn under politikken som går på klimatilpasning. Den andre måten og håndtere klimaendringer på er ved å *redusere klimagassutslipp*. Man fokuserer på *årsaken* til klimaendring.

I denne oppgaven vil transportpolitikk brukes som indikator på klima- og miljøpolitikk. Transportsektoren står for en stor del av både lokale og nasjonale klimagassutslipp og har således stor betydning i vurderingen av myndighetenes klima- og miljøpolitikk. Utslipp av miljøfarlige gasser fra transportsektoren er gjerne geografisk betinget og først og fremst synlig og merkbart på lokalt plan, og utgjør i noen byer et stort problem. Mine konklusjoner ikke vil være betegnende for klima- og miljøpolitikk i sin helhet, men på et område som i stor grad *berører* klima- og miljøpolitikken.

Jeg har valgt å avgrense transportsektoren til å gjelde vei- og skinnegående trafikk. Med skinnegående trafikk menes trikk eller bybane (light rail). Tog er ikke regnet med som skinnegåendetrafikk fordi det fastsettes av nasjonale myndigheter og ikke av partiene i kommunen. Som planmyndighet i kommunen har partiene stor grad av selvråderett over transportplaner, bruk av virkemidler og bygging av kommunale veier og planlegging av skinnegående trafikk slik det er definert ovenfor.

I en studie av lokal klima- og miljøpolitikk er det viktig at politikken som studeres kan spores tilbake til lokale myndigheter som beslutningsmyndighet. Direktiver og krav som stammer fra nasjonale myndigheter vil gi lite nyttig informasjon på politikkområder hvor kommunen selv bestemmer. Transportpolitikk er en måte å rette fokuset på et beslutningsområde hvor kommunen på mange områder er utøvende myndighet, slik at det blir tydeligere hvem som har tatt de politiske beslutningene. Jeg har derfor valgt å bruke transportpolitikk for å studere klima- og miljøpolitikk og lokalpolitisk vedtak.

Transportpolitikk er mer enn bare veier, skinner og tunneler. Det er politikerne som setter rammevilkårene for hvilke transportmidler innbyggerne velger å bruke. Det har liten effekt å satse på kollektivtrafikk hvis det er enklere, raskere, billigere og mer komfortabelt å ta bilen. Lokalpartiene kan ta i bruk virkemidler som gjør det dyrere å kjøre bil på veien, raskere og billigere å kjøre buss og enklere og tryggere å gå og sykle. Ved å satse på kollektivtrafikk, kollektivfelt, redusere parkeringsplasser, øke frekvensen på kollektive transportmidler, øke avgiftsnivået på veier og bygge ut sykkelveier vil myndighetene kunne påvirke adferden til innbyggerne. Her kan politikerne ta i bruk økonomiske og regulerende virkemidler som påvirker transportmidlelterespørselen. Slike hensyn er med i vurderingen av partienes transportpolitikk.

I hvilken grad partiene beskriver og kobler negative virkninger fra transportsektoren til områder som helse, miljø og klima vil inngå i klassifiseringen og sammenlikningen. På den måten søker jeg å analysere partienes vurdering av postmaterialistiske verdier. Disse vurderingene ligger til grunn i sammenlikningen av partiene. Noen partier har diffuse eller uklare formuleringer om negative effekter på miljø og klima, mens andre partier er tydeligere på nevnte forhold. Partier som ikke omtaler utilsiktede negative effekter fra transportsektoren vil bli vurdert nettopp på det.

Omfanget av partienes beskrivelse av transportpolitikk i valgprogrammene varierer i stor grad. Noen valgprogram inneholder korte formuleringer mens andre har viet større plass i sin omtale av transportpolitikken. Partiene vektlegger ulike aspekter og framhever forskjellige sider og ikke alt er like relevant for denne oppgaven. Partienes transportpolitikk kan på den bakgrunn ikke vurderes etter identiske kriterier.

Graden av politiske naboskap mellom partiene er en subjektiv avveining. Den interne validiteten baserer seg på at mine slutninger kan etterprøves. Det er utfordrende å vurdere partienes politiske naboskap på et politikkområde som i mindre grad har vært analysert tidligere. Mine vurderinger er basert på min egen operasjonalisering av transportpolitikk, ordlyden i partienes valgprogram og uttalelser i intervjuene. Det vil bli redegjort for operasjonaliseringen i den empiriske delen av oppgaven.

Men nettopp ved å sammenlikne hva partiene vektlegger og hva som ikke blir nevnt i valgprogrammene, vil inntrykk av standpunkt synliggjøres. Sammen med intervjuene, mener jeg det er tilstrekkelig for å vurdere partienes politiske naboskap og antakelser om partienes motivasjon for koalisjonsdannelse. Jeg mener det er et godt empirisk utgangspunkt for å gjennomføre en analyse.

Kombinasjonen av dokumenter og intervjuer bidrar til allsidig belysning av de forhold som undersøkes. Denne formen for data- og metodebruk heter metodetriangulering (Grønmo, 2004). Det gir mulighet for teorimangfoldet som tydeliggjøres i teorikapittelet. Hvis resultatene som fremkommer fra de ulike datakildene er identiske kan det styrke tilliten til funnene i oppgaven.

### **3.8 Generalisering**

Case studies blir gjerne kritisert for manglende grunnlag til å utøve vitenskapelig generalisering. Ifølge Yin (2009) er casestudier generaliserende på et teoretisk nivå (analytisk generalisering) hvor målet er å utvide og generalisere teorier heller enn statistiske generalisering (Yin, 2009:15).

Faglitteraturen som er gjennomgått i teorikapittelet viser at teoriene som benyttes har blitt supplert med ny forståelse og flere uavhengige variabler i nyere tid for å forklare koalisjonsdannelse. Nyere koalisjonslitteratur er utelatt fordi eksempelet som studeres tidligere ikke har vært testet på koalisjonsteorier. Jeg søker derfor å isolere to sentrale



antakelser som koalisjonslitteraturen har bygget videre på. Det betyr at funnene antakeligvis ikke vil kunne forklare bredden og kompleksiteten av kausale forhold. I stedet vil eksempelet i denne oppgaven kanskje bidra til å kaste lys over valgte antakelsers styrke som relevante variabler for denne typen koalisjonsdannelse. Det kan bidra til å gi innsikt i om antakelsene er meningsfulle når man studerer koalisjonsdannelse for et enkeltvedtak på lokalt nivå.

Funnene i oppgaven kan ikke brukes for å generalisere utover eksempelet som studeres. Et eksempel er ikke nok til å gjøre antakelser om liknende koalisjonsdannelser i andre byer. Til det trenger vi flere eksempler som har like forutsetninger som eksempelet i denne oppgaven. Det er imidlertid vanskelig å gjennomføre identiske studier i andre byer fordi vedtaket av Bergensprogrammet er unikt. Oppgaven har derfor ingen grad av ekstern validitet. Derimot kan funnene i oppgaven gi rom for å undersøke om det er interessant å se nærmere på andre eksempler, for å vurdere funnenes analytiske bidrag.

På den måten ønsker jeg å bidra med empiri som utgangspunkt for videre forskning og teorigenerering. Denne oppgaven søker ikke å generalisere en populasjon eller univers. Oppgaven er om mulig ment som et innlegg i en diskusjon om valgte teories analytiske generalisering. Det neste kapittelet vil redegjøre for vedtaksprosessen av Bergensprogrammet.

#### **4. Vedtaket av Bergensprogrammet**

Bergen trengte en ny transportplan fordi slutføringen av transportplanen «tjenlig veinett» fra 1986 skulle avsluttes i 2001. Behovet for en ny transportplan åpnet opp muligheter. Nye planer kunne legges for transportinfrastrukturen og byutviklingen. Bergen trengte en ny strategi for videre utvikling av transportpolitikken. I forkant av kommunevalget i 1995 vedtok bystyret et vedtak som sa at «En bybane/et skinnegående kollektivsystem skal danne ryggraden i byens framtidige kollektivnett» (Vollset, 2007:104). Vedtaket ble støttet av RV, SV, Venstre, Sp, Ap, to partifrie representanter og tre høyrerepresentanter. Selve kommunevalget endte med en styringskoalisjon bestående av Ap, Venstre og KrF. Det ga dem 39 av 85 representanter som gjorde at de måtte samarbeide både til høyre- og venstresiden for å beholde makten (Vollset, 2007:105).

I 1996 vedtok bystyret at det i kommuneplanperioden skulle utformes en ny langsiktig transportpolitikk for Bergen, «Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø». I kommuneplanen 1996-2007 (2015) står det at «Bergen skal ha et tjenlig og miljøvennlig

transportsystem» og «i en ny transportpolitikk for Bergen må kollektivtrafikken få en mer fremtredende rolle» (Bergen kommune, 1996:78)

I høringsutkastet til Bergensprogrammet kan man lese: «På denne bakgrunn ble "Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø", eller Bergensprogrammet, lansert i Kommuneplan for Bergen 1996-2007 (2015) ut fra behovet for å få en samordnet transportpolitikk for Bergen som omfatter hele transportsektoren, koblet til byutviklingen samt bedring av miljøforholdene, og avklare viktige oppgaver med tilhørende investeringsprogram fra og med 2002» (Bergensprogrammet, 1999) I 1999 ble rapport fra planarbeidet og høringsutkast lagt fram for bystyret.

Vedtaket av Bergensprogrammet i Bergen bystyret 31.mai 1999 tok stilling til grunnlag og prinsipper for transportplanen. I denne oppgaven blir det kalt prinsippvedtaket. Prinsippvedtaket om «Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø» som ble gjort i forkant av kommunevalget i 1999 la grunnlag for dialog med staten og innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011.

#### **4.1 Prinsippvedtak av Bergensprogrammet**

Hovedlinjene i bystyrets prinsippvedtak av Bergensprogrammet fikk flertall av Ap, Høyre, KrF, Venstre og Sp med i alt 61 av 85 stemmer. I forslaget som ble vedtatt står det blant annet at «Bergensprogrammets formål er å finansiere helt nødvendige samferdselsprosjekter(...), og at «Bystyret konstaterer at en bybane eller lyntrikk vil kreve statlig medvirkning finansielt» (Bergen kommune, 1999:9). Videre sier vedtaket at målet er å øke andelen av kollektivreisende og syklende og at bystyret ikke går inn for å ta i bruk veiprising.

Om forpliktende prioritering og rekkefølgen på gjennomføring av tiltak, sier fellesforslaget til Ap, Høyre, KrF, Venstre og Sp:

«Det gis prioritering til:

- Tiltak i Fana og Ytrebygda: Kokstad - /Sandsli-området / Ringveg Vest, Flyplassveien og Hop-Midttun
- De samlede tiltak for Bergen sentrum som er nedfelt i Strategisk Sentrumsplan med bl.a. Skansentunnelen
- Et nytt attraktivt kollektivsystem hvor staten er med og investerer og sikrer nødvendig driftstøtte. Det startes bygging av bybane/lyntrikk senest i år 2002 gjennom at traseene bygges etappevis og unyttes som kollektivkorridorer frem til bybanen/lyntrikk kan starte opp» (Bergen kommune, 1999:18)

Før Høyre tilsluttet seg fellesforslaget, fremsatte partiet et primærforslag. I punkt fem i forslaget foreslås blant annet at det ikke legges restriksjoner på parkeringspolitikken for å begrense biltrafikk. Om forpliktende prioritering og rekkefølgen på gjennomføring av tiltak, sier forslaget:

«Det gis prioritering til:

- Tiltakene i Fana og Ytrebygda: Kokstad - / Sandsli-området / 4 felt Ringveg Vest, Flyplassveien og Hop-Midttun
- Bygging av vegtunnel gjennom Ulriken
- De samlede tiltak for Bergen Sentrum som er nedfelt i Strategisk Sentrumsplan med Skansentunnelen og Nordnestunnelen
- Et nytt attraktivt kollektivsystem hvor staten går inn med finansiering av investering og nødvendig driftstøtte samt bygging av kollektivtraseer» (Bergen kommune, 1999:13)

I primærforslaget til Høyre ønsker partiet firefelts ringveg Vest, veitunnel gjennom Ulriken og Nordnestunnelen. Dette ble fjernet i fellesforslaget til Ap, Høyre, KrF, Venstre og Sp. Høyre nevner ikke bybane eller skinnegående trafikk i sitt forslag, men i fellesforslaget har det kommet med at det skal startes bygging av bybane/lyntrikk senest i år 2002. Med 19 stemmer falt primærforslaget til Høyre.

I tillegg ble det fremsatt forslag fra Ap, Høyre og KrF om å legge firefelts vei til grunn for Ringveg vest og bystyrets vedtak om Nordnestunnelen. Forslaget ble vedtatt. Det ble også forslaget fra Høyre, Frp, KrF og Pensjonistpartiet om bystyrets vedtak om veitunnel gjennom Ulriken (Bergen kommune, 1999). Samlet sett var det Ap, Høyre, KrF, Venstre og Sp som sto bak flertallet for hovedinnholdet i innstillingen fra bystyret. Vi ser at Ap, Høyre og KrF, sammen fikk flertall for firefelts vei for Ringveg Vest og bygging Nordnestunnelen, slik Høyre fremmet i sitt primærforslag, men det var uten tilslutning fra Venstre og Sp.

Det var også andre forslag som ble lagt fram. Sp og Venstre foreslo å legge til et punkt i Bergensprogrammet som viser til bystyrevedtak i sak 8/99 (Nasjonal Transportplan) hvor det står at det ønskes virkemidler som bidrar til at all vekst i persontransporten skal skje ved økt kollektiv- gang- og sykkeltrafikk. Under samme punkt foreslås at andelen til vegnettet reduseres fra 29 til 20 prosent. Videre sier forslaget fra Sp og Venstre at Bergensprogrammet

må suppleres med «nødvendige endringer i parkeringspolitikk» (Bergen kommune, 1999:3). Forslaget fikk ni stemmer fra Venstre og Sp, og ble dermed ikke vedtatt.

SV fremsatte blant annet forslag om at all vekst i persontrafikken skal skje med kollektive transportmidler; 70 prosent av inntektene i programmet skal gå til investering i og drift av kollektivtrafikken, 15 prosent til trafikksikring og stedsopprustning og 15 prosent til gang- og sykkelveier. Det ble også foreslått at rådmannen kommer tilbake med en sak om plan for kollektivfelt på firefelts innfartsårer til Bergen. Det kommer ikke tydelig fram i bystyresak 137/99 hvilke forslag som fikk hvilke stemmer, men RV, Sp og Venstre støttet ett eller flere av forslagene fra SV, som falt.

Innstillingen i prinsippvedtaket var et innspill til de statlige etatenes arbeid med forslag til NTP 2002-2011. Tilbakemelding fra statlig hold kom i St.meld. nr. 46 (1999-2000) om NTP 2002-2011. Der står det at: «Det er lagt opp til lokalpolitisk behandling av et mer detaljert program for tiårsperioden 2002-2011 i løpet av 2000. Samferdselsdepartementet vil eventuelt komme tilbake til Bergensprogrammet som egen bompengesak» (St.meld. nr. 46, 2002-2011:306). De politiske partiene i Bergen måtte nå bli enige om hvordan de ville finansiere Ringveg vest, Skansentunnel, bybane/lyntrikk og tiltakene i Strategisk Sentrumsplan.

Det andre sentrale vedtaket tilknyttet Bergensprogrammet er bompengevedtaket som ble gjort i november 2000. Formålet med vedtaket var å legge fram en egen proposisjon til Stortinget om Bergensprogrammet om avklaring av betalingssystem, statlig/lokal andel, prosjekter, prioritering og varighet.

Bompengevedtaket i 2000 er på mange måter en konsekvens av prinsippvedtaket fra 1999. Etter prinsippvedtaket var spørsmålet hvordan man skulle finansiere hovedlinjene i transportplanen man hadde vedtatt i 1999. Uten et bompengevedtak som slo fast hvordan Bergen kommune ville finansiere transportplanen, ville det bli vanskelig å realisere tiltakene. Det var ikke opplagt at helheten i prinsippvedtaket ville få flertall når finansieringen nå skulle avklares.

## **4.2 Bompengevedtaket**

Etter positiv respons fra Stortinget, besto andre fase i å legge fram en egen proposisjon til Stortinget om «Bergensprogrammet» med avklaring av betalingssystem, statlig/lokal andel, prosjekter, prioritering og varighet. Hensikten med proposisjonen var å avklare statens medvirkning og tillatelse til etablering av et nytt innkrevingssystem. I 1999 ble bompengeordningen for Bergensprogrammet lagt ut for offentlig høring og 27. november 2000 ble bompengevedtaket for Bergensprogrammet vedtatt i Bergen bystyret av et flertall bestående av Ap, Høyre og KrF.

Saken ble først behandlet av Komite for miljø og byutvikling (KMBY) i møte 091100 sak 0085. I Komiteen presenterte Monica Mæland forslag på vegne av Høyre (H), Ap og KrF hvor innstillingen fra byrådet tas til orientering. Begrunnelsen var at nevnte partier arbeidet med å finne en felles innstilling. Forslaget ble tiltrådt med åtte mot fem stemmer (Frp, Sp, RV, SV). Åge Chr. Jacobsen fra SV fremsatte blant annet forslag om at planene for Ringveg vest ble lagt vekk i tråd med Statens forurensningstilsyns kritikk (SFT), i dag Miljødirektoratet. ) Forslaget fikk to stemmer fra RV og SV, og ble nedstemt.

Arild Blommedal (Frp) fremsatte merknad om at «Frp stemmer imot hele innstillingen i KMBY, men kommer tilbake med eget forslag i Bystyret. Frp er imot Bergensprogrammet og ordningen med bompenger som vi mener er en unødvendig ekstraskatt for bilistene i Bergen». Frp stemte mot hele innstillingen til KMBY. Venstre tok alle sakene til orientering fram mot bystyrebehandlingen.

## **4.3 Behandlingen av bompengevedtaket i Bergen bystyre**

Etter behandlingen av saken i Komite for miljø og byutvikling, ble Bergensprogrammet behandlet av bystyret i møte 271100 sak 0275, hvor Monica Mæland fremsatte et fellesforslag på vegne av Ap, KrF og Høyre. I forslaget er midlene i Bergensprogrammet fordelt med 45 prosent på veiltak og 55 prosent til øvrige tiltak – en justering av midlene fra innstillingen til byrådet hvor veiltak tildeles 40 prosent og 60 prosent på øvrige tiltak. Tom Skauge fra SV fremsatte sitt forslag til Bergensprogrammet hvor det blant annet står at «all vekst i persontrafikken skal skje med kollektive transportmidler og Klimahandlingsplanens CO<sub>2</sub>-mål skal nås». 70 prosent av inntektene i programmet skal gå til investering i og drift av kollektivtrafikken 15 prosent skal gå til trafikksikring og stedsopprustning og 15 prosent til gange og sykkel. Det fremgår ingen midler i forslaget til Ringveg vest. Forslaget fikk ni

stemmer fra SV og RV og ble nedstemt. Grete Line Simonsen (V) la frem fellesforslag på vegne av V og Sp. I forslaget fordeles midlene i Bergensprogrammet med 20 prosent til veitiltak, 40 prosent til kollektivtiltak og 40 til miljø, gang, sykkel og trafikksikring. Forslaget fikk to stemmer fra V og Sp, og ble også nedstemt. Arne Sortevik (Frp) la frem et alternativt forslag hvor man går inn for «bygging av vegprosjekt i samarbeid med private; basert på både offentlige midler og bompengefinansiering av enkeltprosjekter med maksimalt 20 prosent andel trafikkbetaling. Bystyret avviser bruk av bompengemidler til investering og drift av kollektivtrafikk». Forslaget til Frp fikk 14 stemmer fra Frp og Pensjonistpartiet, og ble nedstemt. Fellesforslaget til Monica Mæland ble vedtatt med 41 stemmer (Ap, KrF og H). Vedtaket fra Bergen bystyre førte til at midlene i Bergensprogrammet ble fordelt med 45 prosent på veitiltak 55 prosent til øvrige tiltak. De tre største prosjektene i programmet, Ringveg vest, Bybanen og Skansentunnelen ble beregnet til å koste over 500 mill. kr per prosjekt. I 2002 ble Bergensprogrammet vedtatt i St.prp. nr. 76 (2001-2002).

Siden Bergensprogrammet ble vedtatt i Bergen bystyre har nasjonale myndigheter i St.prp. nr. 1 (2001-2002) gjort det mulig å bruke riksvegmidler og bompenger «til tiltak for kollektivtrafikken når det kan dokumenteres at dette vil gi et bedre transporttilbud enn om bevilgningene brukes til utbygging av veg, såkalt alternativ bruk» (St.prp. nr. 1, 2001-2002). Dette vedtaket gjorde det mulig for Stortinget å godkjenne bompengesøknaden fra Bergen kommune og midler til bybane. Dette understreker også at bompengefinansiert kollektivtransport ikke kun var en lokal avgjørelse og det viser hvilke premisser lokale myndigheter var underlagt når bybanen ble inkludert i den lokale behandlingen av bompengevedtaket.

Et annet eksempel som illustrerer institusjonelle forhold mellom lokalt og nasjonalt myndighetsnivå, er Stortingets vedtak i 2001 om endring av § 7a om Vegprising i Vegtrafikkloven. Denne endringen gjør det mulig for lokale myndigheter å ta i bruk veipricing som trafikkregulerende virkemiddel. Dette var et virkemiddel som ikke var tilgjengelig for lokale myndigheter når bompengevedtaket ble gjort.

Oppgaven har nå redegjort for hvordan partiene stemte, hvilke forslag som ble lagt fram og hvem som sto bak flertallsvedtaket av bompengeordningen. I hvilken grad hadde Ap, Høyre og KrF sammenfallende transportpolitikk? Var det politisk naboskap, partienes størrelse eller

andre faktorer som førte de tre partiene sammen? Hvorfor var ikke andre partier med i flertallskoalisjonen? Dette er spørsmål som vil besvares senere i analysen. For å få innsikt i partienes stemmeadferd er det nødvendig å forstå hvilke standpunkt som var utgangspunktet for forhandlingene om bompengevedtaket. Den neste delen av oppgaven vil rette seg mot partienes standpunkt slik det ble presentert velgerne i kommunevalget i 1999. Nærmere bestemt skal oppgaven se på partienes valgprogram for perioden 1999-2003.

## **5. Partienes valgprogram**

Formålet med å redegjøre for partienes valgprogram er å sammenlikne partienes politiske naboskap. Hva partiene vektlegger i sine valgprogram, vil gi innsikt i hvilke partier som har sammenfallende interesser og prioriteringer, og hvilke partier som i mindre grad har det. Etter redegjørelsen av valgprogrammene kan denne oppgaven vurdere om koalisjonen som vedtok Bergensprogrammet er en sammensetning av partier i tråd med teorien til Axelrod om at politisk naboskap har noe å si for koalisjonsdannelse. Hvis funnene indikerer at koalisjonspartiene har sammenfallende transportpolitiske interesser, vil det styrke teorien til Axelrod. På den andre siden, hvis oppgavens funn indikerer at det er andre potensielle partikonstellasjoner som i større grad utviser politisk naboskap, kan det antyde andre forklaringer på koalisjonsdannelsen. Et annet moment med å kartlegge politisk naboskap er å undersøke hypotesen om at partier på venstresiden har sammenfallende transportpolitikk, på samme måte som partier på høyresiden har sammenfallende transportpolitikk.

Redegjørelsen av valgprogrammene vil i all hovedsak rettes mot programområder som omtaler transportpolitikk. Transportpolitikk omfatter mange aspekter og oppgaven har, som tidligere nevnt, avgrenset det til å gjelde veitrafikk, kollektivtrafikk og områder som berører Bergensprogrammet. Veitrafikk inkluderer alle former for transport på veinettet, som godsbil, næringslivstransport og privatbilisme. Partienes vurdering av veitrafikk og veinettet i sin helhet som infrastruktur i transportsystemet, er i fokus. Noen policyer er rettet mot klima og miljø og «grønne» transportløsninger som kollektivtransport og myke trafikanter. Andre policyer fokuserer på privatbilisme og vei. Dette er motsetninger. Framkommelighet på veinettet og kostnadene for å bruke veinettet påvirker valg av transportmiddel. Hvilke formål veinettet skal tjene vil påvirke kollektivtrafikken fordi framkommeligheten til buss er avhengig av for eksempel egne kjørefelt for kollektivtrafikk, slik at de ikke stamper i samme kø som bilene.

Redegjørelsen av valgprogrammene vil fokusere på hvordan klima- og miljøhensyn fremstilles i lys av transportpolitikken. Hvordan vurderer partiene transportpolitikk som virkemiddel for å oppnå en fremtidsrettet klima- og miljøpolitikk? Forurensning og støy fra veitrafikk, ressursbruk og effektiv utnyttelse av transportsystemet, bærekraftig areal- og byplanlegging og trafikkreguleringer er indikatorer som forteller noe om lokal klima- og miljøpolitikk.

Lokalvalgprogrammene er i hovedsak fra valget i 1999 og dekker valgperioden 1999 til 2003. For Frp er det benyttet stortingsvalgprogram fra 1997 til 2001 fordi lokalvalgprogrammet ikke var tilgjengelig. Frp beskriver fokusområdene fra et nasjonalt perspektiv, og er således mindre lokalspesifikk enn de resterende partiene. Valgprogrammene varierer i lengde. RV skiller seg ut med kort valgprogram. Det gjør at innholdet som er relevant for denne oppgaven er betraktelig mindre. Lengden på de resterende valgprogrammene har mindre variasjoner og er i stor grad lik.

Valgprogrammene avviker i noe grad når det gjelder fokus på problembeskrivelse og tiltak. Partier som Høyre, KrF og Frp fokuserer i større grad på tiltak og mindre på problembeskrivelse. Ap og SV fordeler fokuset i valgprogrammet sitt mellom problembeskrivelse og tiltak. Venstre, Sp og RV har mindre fokus på tiltak enn Høyre, Ap og SV. Høyre, KrF, Frp, Venstre og Ap trekker særlig fram utfordringer for næringslivet, selv om Venstre og Ap også vektlegger andre hensyn som forurensning og kollektivtrafikk. SV, Sp og RV har langt mindre fokus på næringsliv og beskriver i hovedsak problemer tilknyttet veibygging, luftforurensning fra veitrafikk og behov for markant kollektivsatsing.

## **5.1 Fire kategorier på partienes transportpolitikk**

Redegjørelsen av partienes valgprogram er strukturert i ulike kategorier. Kategoriene er etablert på bakgrunn av innholdet i valgprogrammene. Med et generelt økt fokus på klima og miljø har bevissthet og kunnskap om effekter fra veitrafikk blitt større. Kategoriene er derfor valgt for å fange opp partienes generelle holdninger og prioriteringer innenfor transport, miljø og klima. Det er vektlagt i hvilken grad partiene kobler sentrale klima- og miljøpolitiske hensyn til transportsektoren. På områder som spesielt berører Bergensprogrammet, som bygging av bybane og Ringveg vest, er det tatt hensyn til spesifikke formuleringer og konkrete forslag i valgprogrammene som omhandler dette. De fire kategoriene er: *Utslipp*,



*veitrafikk, Bergensprogrammet og kollektivtrafikk.* Kategoriene er operasjonalisert ved en rekke indikatorer for å fange opp generelle tendenser i valgprogrammene. Indikatorene i henhold til kategoriene er som følger:

Kategorier	Indikatorer
Utslipp	Nevner klimagassutslipp; sier noe om å redusere klimagassutslipp eller forurensende utslipp generelt; omtaler spesifikke klimagasser.
Veitrafikk	Vurdering av utfordringer; omtaler vekst i veitrafikk; nevner forurensende utslipp fra veitrafikk; omtaler reduksjon av utslipp fra vei(bil)trafikk; ønsker veiutbygging; omtaler reduksjon i veitrafikk eller transportbehov; omtaler veiutbygging opp mot klima/miljøproblemer; omtaler veiutbygging opp mot uønsket økning i trafikkapasitet; standpunkt til veiprising/bompenger og holdning til virkeområder.
Bergensprogrammet	Omtaler Bergensprogrammet, eventuelt standpunkt til Bergensprogrammet; vurdering av satsingsområder for Bergensprogrammet/ bruk av midler; syn på utbygging av Ringveg Vest; vurdering av Ringveg vest opp mot mulige prioriteringer; omtaler bybane, eventuelt standpunkt til bybane
Kollektivtrafikk	Omtale og mål for kollektivtrafikk; omtaler kollektivtrafikk opp mot veibygging; omtaler kollektivtrafikk og konkurransevidning; omtale og mål for gang- og sykkelveier; omtale av generelle virkemidler.

Oppgaven vil nå beskrive innholdet i valgprogrammene. Det er strukturert etter ovenfornevnte kategorier og partiene presenteres etter venstre-høyre akse. For en sammenlikning av valgprogrammene se side 56.

## **5.2 Redegjørelse av valgprogrammene**

### **5.2.1 Utslipp**

#### **Rød Valgallianse**

*«Den helsefarlige luftforurensningen må ikke bli tolerert»*

Rød Valgallianse vil at vedtatt mål om utslippsreduksjon innen 2005 innfris.

#### **Sosialistisk Venstreparti**

*«Bergenserne tvinges til å kjøre bil – de tvinges til å forurense»*

I valgprogrammet til Sosialistisk Venstreparti kan man lese at bergenserne sliter med alvorlig luftforurensning som følger av et motorveisystem som har gjort sentrum til et veikryss.

Kollektivtransport framfor bilbasert transport gir bedre luft å puste i og mindre støy. SV ønsker trafikkregulering i boligområder blant annet for å minske støy og luftforurensning.

Partiet vil ha strakstiltak når luftforurensningen går over grenseverdien for helsefare. På de mest forurensende dagene må biler med odde- og partall på skiltene stå i ro annenhver dag.

SV vil at forurenserne bidrar til å betale for et tjenlig kollektivtilbud som ikke forurenser gjennom en miljøring i form av bompenger til investering og drift av kollektivtrafikk.

#### **Arbeiderpartiet**

I valgprogrammet til Arbeiderpartiet hevdes det at 70 prosent av CO-utslippene i Bergen kommer fra mobile kilder. Ap påpeker at biltrafikk bidrar til luftforurensning og støy og at luftkvaliteten i sentrum mer akutt dårlig. «Transportsektoren blir derfor viktig for å bedre miljøet». Det blir trukket fram at utslipp fra biler og dieselkjøretøyer gjør sentrumsmiljøet sårbart. Valgprogrammet påpeker at et område som klarest viser sammenheng mellom lokal handling og globale miljøproblemer er utslipp av drivhusgasser. Arbeiderpartiet sitt mål er å redusere de samlede utslipp av drivhusgasser i Bergen med 20 prosent frem til 2005. Her blir blant annet en større kollektivandel utpekt som et av de viktigste virkemidlene for å nå målet.

#### **Senterpartiet**

Senterpartiet vil redusere CO<sub>2</sub>-utslippene i Bergen med 20 prosent innen år 2005. I programmet vises det til at veitrafikk er en betydelig kilde til utslipp av CO<sub>2</sub> og årsaken til helseplager på grunn av luftforurensning og støy.

### **Venstre**

Valgprogrammet til Venstre viser til energiøkonomisering tiltak for å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene slik bystyret har vedtatt. Det står ikke noe om luftforurensning eller andre former for forurensning, hverken generelt eller i sammenheng med transport.

### **Kristelig Folkeparti**

Det eneste som fremkommer i valgprogrammet til Kristelig Folkeparti om utslipp er at de vil redusere forurensning fra biltrafikk. Det står ikke noe om klimagasser eller luftforurensning, men begrepet «miljøvennlig» brukes på flere områder som for eksempel miljøvennlig byutvikling, miljøvennlige busser og miljøvennlig tunnel.

### **Høyre**

*«Utforming av et fremtidsrettet transportsystem er en av de største politiske utfordringer Bergen står overfor»*

Om utslipp sier Høyre at de ønsker å innføre miljørone i Bergen sentrum for å bidra til mindre forurensning fra dieseldrevne busser og lastebiler. Tiltak for dager med høy luftforurensning vil bli fortløpende vurdert. Forurensningen må begrenses hvis byens sentrum skal være attraktivt som boområde. Valgprogrammet nevner ikke klimagassutslipp. Luftforurensning fra veitrafikk blir ikke eksplisitt nevnt. På generelt grunnlag vil Høyre at miljø skal telle med som en viktig faktor ved alle politiske spørsmål. Høyre har ingen målsetning om å redusere utslipp, hverken utslipp av klimagasser, utslipp av lokal luftforurensning eller utslipp fra vei- og transportsektoren. Høyre sier de vil begrense forurensning i sentrum og nevner forurensning fra dieseldrevne busser og lastebiler. «Bedre forhold for miljøvennlig transport, og holdningsendringer kombinert med en bedre prioritering av veiprosjekter vil gi en mer miljøvennlig transportpolitikk i Bergen».

### **Fremskrittspartiet**

I stortingsvalgprogrammet til Fremskrittspartiet for perioden 1997-2001 stiller partiet seg skeptisk til premissene for klimapolitikken til FNs Klimapanel. «Utslipp av de såkalte

klimagassene er blitt et internasjonalt anliggende hvor de industrialiserte land, inkludert Norge, har tatt på seg store forpliktelser for å redusere utslippene. Klimapolitikken, som FNs Klimapanel er premissgiver for, er svært omdiskutert, og hviler i dag på et ufullstendig vitenskapelig grunnlag». Frp mener norske myndigheter må være rimelig sikker på sammenhengen mellom utslipp og klimapåvirkning før tiltak settes i verk.

### **5.2.2 Veitrafikk**

#### **Rød Valgallianse**

Rød Valgallianse vil ikke bygge mer vei før kollektivtransporten er blitt gjenoppbygd. Partiet er imot bygging av Kloster-garasjen og biltunnel gjennom Ulriken. De vil at byplanleggingen minimerer transportbehovet og ønsker sammenhengende gang- og sykkelveinett.

#### **Sosialistisk Venstreparti**

I programmet pekes det på at mer veibygging fører til mer avhengighet av bilen, og at det derfor er umulig å bygge seg ut av køproblemer. SV ønsker å gi bergenserne et miljøvennlig transportalternativ.

SV er imot en ny motorvei på Ringveg Vest, og vil at kommunen prioriterer kollektivutbygging istedenfor. Videre er partiet imot biltunnel gjennom Ulriken og Skansentunnelen.

SV ønsker at to felt på alle firefelts motorveier inn til Bergen blir omgjort til kollektivfelt og et forbud mot piggdekk.

SV vil arbeide for å redusere antall parkeringsplasser som er tiltenkt handel og arbeidsreiser i sentrum, og er imot kostbare parkeringsplasser under jorden i sentrum som Kloster-garasjen og parkeringsanlegg på Skansen. Partiet mener det bør bli færre parkeringsplasser i Bergen sentrum.

I programmet står det at man vil legge ned Hordaland Vegkontor og erstatte det med et nytt Transport- og miljøkontor. Bompengeringen skal gjøres om til en miljøring som kan gi penger til bybane, bedre busstilbud, trafikk sikring og gang- og sykkelveier. Bompenger skal gå til investering i og drift av kollektivtrafikk. SV ønsker et sammenhengende gang- og sykkelveinett i Bergen.

SV er imot veipricing. Dersom det blir innført i Bergen skal alle inntekter gå til drift av kollektivtrafikken for å redusere fordelingsvirkningene av veipricing.

### **Arbeiderpartiet**

Det vises til beregninger om trafikkøkning fram mot år 2005 på 30 prosent. Arbeiderpartiet mener de fleste i Bergen vanskelig kan leve med en slik trafikkøkning. Grunnet veitransportens betydning i kraft av å være mer fleksibel og lettere å tilpasse næringslivets krav til logistikk, mener Ap det vil kreve harde prioriteringer i dreining av transportmønsteret. «(...) selv om en bygger ut kollektivtilbudet, er det vanskelig å få bilister til å reise kollektivt, dersom det samtidig legges til rette for privat bilbruk gjennom økt fremkommelighet og parkeringsmuligheter». Ap vil redusere biltrafikken i Bergen og ta i bruk trafikkregulerende tiltak.

Av trafikkregulerende tiltak vil partiet vurdere å innføre veipricing og å reservere et av feltene på firefeltsveier til kollektivtrafikk inn til sentrum på de mest belastede tidspunktene. Ap vil at gategrunn i sentrum blir frigitt fra biltrafikk og parkering. Det vil bli prioritert å erstatte parkeringsplasser på gateplan med parkeringsanlegg under jorden. Kloster-garasjen blir påpekt som et viktig tiltak i den sammenheng. Ap ønsker å begrense gratis parkering, som innebærer at parkeringsplasser i sentrum, utenom boligparkering, ikke bør overskride 500 i perioden.

Av veiprosjekter i Bergen vil Arbeiderpartiet prioritere opprustning av Flyplassveien og Ringveg Vest. Videre vil partiet bygge ut Midtun-Hop og Ringveg Øst. Ap er for å bygge ut biltunnel, omtalt som Skansentunnelen og Nordnestunnelen, men er imot å bygge biltunnel gjennom Ulriken. Ap er for å videreføre nåværende bompengeavtale, men er åpen for at det kan erstattes av et veipricingssystem.

### **Senterpartiet**

Senterpartiet mener transportbehovet i Bergen ikke kan baseres på økt privatbilisme og ønsker å begrense privatbilismen i sentrum og redusere antall gateparkeringsplasser. Partiet mener at bærekraftig arealplanlegging må kombineres med fysiske og økonomiske restriksjoner på privatbilbruken.

Sp vil innføre veipricing og at inntekter fra bompenger også skal brukes til å finansiere investeringer til kollektivtransport og gang- og sykkelveier. Partiet vil ha fortsatt bruk av trafikantbetaling for å delfinansiere samferdselsprosjekter i Bergen.

Senterpartiet vil prioritere vedlikehold av veinettet framfor nye prosjekter. Partiet er for at Ringveg Vest gjennomføres som tofeltsvei. Sp er imot veitunnel gjennom Ulriken, Nordnestunnelen og Vågentunnelen.

Partiet vil ha større bilfrie soner og flere gågater i Sentrum. De vil at Bryggen og Torget stenges for personbiler, og en kommunal hjemmel til å stenge gater når akutt forurensning oppstår. Uttynning av gateparkeringsplasser i Bergen sentrum skal overføres mindre parkeringsanlegg. Partiet ønsker å hindre etablering av flere bilbaserte kjøpesentre og at sentrumsboliger ikke blir revet til fordel for bilveier og parkeringsplasser.

Programmet påpeker at veiutbygging i Bergen de siste årene har forverret konkurransesituasjonen for kollektivtrafikken. Sp vil stoppe den utviklingen ved satse på et bedre kollektivtilbud. Sp vil bygge ut separate gang- og sykkelveier slik at det blir sammenhengende og godt.

## **Venstre**

Venstre har som overordna målsetting å legge til rette for overgang fra privatbilisme til kollektivbruk, spesielt i de sentrale byområdene.

Partiet ønsker at dagens bompenggeavtale blir erstattet av veipricingssystem. Inntektene vil de bruke til å utvikle kollektivnettet, trafikk sikring, gangveier, sykkelveinett og opprustning av gater/plasser i sentrum. I valgprogrammet står det at «midler til veiutbygging gis i den grad veiene avlaster, ikke øker, trafikkapasiteten». Venstre vil bygge ut egne kollektivfelt på innfartsårene i Bergen.

Partiet er imot parkeringsanlegg under Klosteret. De vil gjøre Bryggen bilfri og støtter Skansentunnelen og Nordnestunnelen. Venstre vil bygge ut parkeringsanlegg under/rundt sentrum dersom de erstatter eksisterende parkeringsplasser på gatetun i sentrum og er direkte tilknyttet det overordna veinettet. De ønsker at Ringveg Vest bygges mest mulig i tunnel, med to felt, og at en kollektivløsning sikres parallelt. Partiet vil også at en gjennomgående gang- og sykkelveinett bygges i hele Bergen kommune.

Venstre ønsker en differensiering av takstsystemet

### **Kristelig Folkeparti**

Krf vil bruke bompenginntekter til kollektivtilbud og miljøtiltak. Det spesifiseres ikke hvorvidt de ønsker å videreføre bompengeavtalen, forhandle fram en ny eller bevilge mer midler til kollektivtrafikk og miljøtiltak den gjenværende tiden (fram til 2001).

Partiet vil lede trafikken utenom sentrum og under gategrunn. De vil redusere biltrafikken over Bryggen, Torget og sentrale bydeler og gjøre det tilgjengelig for gående.

KrF vil bygge biltunnel gjennom Ulriken og Skansentunnelen, realisere Ringveg Vest, forbedre hovedveisystemet til Arna og Fana og realisere veistrekningen Midttun-Hop.

Partiet vil tilrettelegge for flere gang- og sykkelveier.

### **Høyre**

Det konstateres at «trafikkprognoser viser svært kraftig vekst i vegtrafikken frem til år 2015 i forhold til i dag». Høyre mener Bergen står ovenfor store samferdselsproblemer og at det i særlig grad rammer næringslivet. Derfor vil Høyre kutte i transporttid og kostnader for næringslivet.

Partiet vil gå inn for bompenger eller en ny bompengeavtale som skal gå til utbygging av veier og investering i infrastruktur innen kollektivtransport – det skal gå til å løse alvorlige trafikale problemer. Et prioritert mål er å forbedre trafikksituasjonen i Fana og Ytrebygda.

Høyre vil bygge Ringveg Vest, Nordnestunnelen, Ulrikstunnelen, Skansentunnelen og ferdigstille Midttun-Hop

Høyre ønsker bygging av tunneler som fører gjennomgangstrafikk vekk fra gatenivå og ved å anlegge parkeringsanlegg under jorden. Partiet vil bygge tunneler med tilknyttede parkeringsanlegg i sentrum og tett bebodde områder og et varslingsystem om ledige parkeringsplasser ved alle hovedinnfartsårene. Høyre vil gjøre sentrum fri for gjennomgangstrafikk ved å bygge tunneler.

Høyer ønsker at tilgjengeligheten til Bergen sentrum for kollektivtransport, nyttetransport og personbiler skal bedres. Det blir foreslått å bygge flere parkeringsplasser i sentrum, fjerne parkometeravgift på lørdager og etter klokken 17:00 på hverdager.

Høyre ønsker ikke veipricing som trafikkregulerende middel.

### **Fremskrittspartiet**

I kapittelet om Samferdsel skriver Frp at nye prosjekter skal oppfylle krav om høyest mulig kost/nytte effekt. Partiet vil holde veier og gater mest mulig åpne for alminnelig trafikk og at kollektivfelt benyttes kun der det øker den samlede transportkapasiteten. De vil ha privat utbygging og drift av veier, finansiert ved bompenger, og det offentlige skal kun planlegge veiutbygging. Frp er generelt imot forbud mot piggdekk. Frp vil at riksveimidler fra staten bare skal gå til veiformål. Partiet vil øke utbyggingstakten for gang- og sykkelveier.

Frp vil ha lavere bilavgifter. De er imot unødvendig sterke restriksjoner på parkering i byer og tettsteder. Etterspørselen etter parkeringsplasser bør styres gjennom riktig pricing, og ikke ved unødvendige forbud.

## **5.2.3 Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø**

### **Rød Valgallianse**

RV nevner ikke eksplisitt Bergenprogrammet, men skriver at bybanen må bygges snarest.

### **Sosialistisk Venstreparti**

Bergensprogrammet blir ikke eksplisitt nevnt. SV vil at en bybane skal bli ryggraden i kollektivtilbudet og være grunnlaget for persontransport i Bergen i framtiden. SV vil ha bybane med linjer til Flesland, Arna, Åsane og Fyllingsdalen. Traséen til Flesland må bygges først.

### **Arbeiderpartiet**

Ap viser til forslag i kommuneplan for Bergen 1996-2007 (2015) om å ivareta viktige miljøpolitiske mål og samtidig gode transportvilkår for byens befolkning gjennom Bergensprogrammet, hvor bybanen skal danne ryggraden i byens fremtidige kollektivnett. Partiet vil at bybanen realiseres innen 2007, i første omgang fra sentrum til Bergen lufthavn.



Ap vil prioritere utbygging av bybane, dersom hensynet til denne kommer i konflikt med andre samferdselsprosjekter i bergensområdet. Partiet mener en hurtiggående bybane er avgjørende for å gjøre noe radikalt med kollektivandelen i Bergen.

### **Senterpartiet**

Under overskriften «Byutvikling» står det at en av de viktige utfordringene blir å finne fornuftige og miljømessige gode løsninger innen transportsektoren. Her blir blant annet Bergensprogrammet nevnt som sentral del. Sp vil at bybanen skal bli ryggraden i byens kollektivsystem.

### **Venstre**

Venstre støtter Bergensprogrammet. Partiet mener midlene fra Bergensprogrammet også bør kunne brukes til enkelte typer driftstiltak for kollektivtransport. I valgprogrammet står det først at partiet vurderer bybane eller buss på egen trasé som hovedåre i kollektivnettet. Et par setninger senere står det at bygging av bybane må være førsteprioritet Bergensprogrammet og at byggingen må starte senest i år 2002. De ønsker i første omgang å bygge ut strekningen Sentrum-Flesland og at det i neste omgang må bygges bybane ut til Åsane og Fyllingsdalen.

Videre vil Venstre at det bygges gjennomgående gang- og sykkelveinett i hele Bergen kommune som en del av Bergensprogrammet.

### **Kristelig Folkeparti**

KrF støtter arbeidet med Bergensprogrammet og ønsker en rask fremdrift, planavklaring og gjennomføring av arbeidet. De vil støtte bygging av bybanen «dersom utredningene viser at bybanen vil få et forsvarlig trafikkgrunnlag, og blir samfunnsøkonomisk forsvarlig».

### **Høyre**

Høyre omtaler ikke Bergensprogrammet i sitt valgprogram. Bybane blir ikke eksplisitt nevnt, men ordet «bane» blir nevnt: «Egne kollektivtraséer i hovedårene vil gi et mer effektivt transportsystem og gjør det mulig å lage bane eventuelt et kombinert buss- og banesystem på lengre sikt».

### **Fremskrittspartiet**

Det står ikke noe spesifikt om Bergensprogrammet i stortingsvalgprogrammet.

## 5.2.4 Kollektivtrafikk

### Rød Valgallianse

Rød Valgallianse sier i sitt valgprogram at kollektivtransporten må forbedres kraftig og gis prioriterte traséer på bekostning av bilene. Busstilbudet må bygges ut og bybanen må bygges snarest. Partiet vil ikke bygge mer vei før kollektivtransporten er blitt gjenoppbygd. De vil ha sammenhengende gang- og sykkelveinett.

### Sosialistisk Venstreparti

*«SVs mål er at all vekst i persontransport skal skje med kollektive transportmidler»*

SV mener kollektivtilbudet ikke representerer et reelt alternativ til bilen og vil ha en radikal snuoperasjon. De vil at kommunen prioriterer kollektivutbygging istedenfor en motorvei for Ringveg Vest. Partiet vil at kollektivnettet får bedre rutenett, flere avganger og lavere priser. Det pekes på at kollektivtransport sparer areal, gir bedre luft og mindre støy. SV ønsker å subsidiere kollektivtrafikken, målet er at billettprisen skal være lik bompengепrisen og lik pris for hele Bergen. De ønsker flere trolleybusslinjer og vurdering av trikk. Bussparken må på sikt over på elektrisitet og annet miljøvennlig drivstoff.

Partiet ønsker utbygging av kollektivfelt, to felt på alle firefelts motorveier inn til Bergen. De ønsker ikke bussruter på anbud.

Valgprogrammet peker på at for små statlige bevilgninger hindrer arbeidet med å styrke kollektivtrafikken i Bergen. Det hevdes at Hordaland vegkontor er en interesseorganisasjon for bilbrukere som i mange år har motarbeidet kollektivtrafikkalternativet. Ansvar for kollektivtrafikken er spredt på flere kontorer i fylket og kommunen som medfører ansvarsfraskrivning. SV mener ansvaret blir pulverisert mellom kommuner, fylke og stat. Bergen kommune må få større ansvar.

### Arbeiderpartiet

*«Arbeiderpartiet vil at kollektivtransporten skal ta en større del av persontransporten»*

I valgprogrammet står det at Arbeiderpartiet ønsker en ambisiøs satsning på kollektivtrafikken og vil øke kollektivandelen for transport i Bergen. Det vises til at bare én av ti reiser med kollektivtransport, og at det er vanskelig å få bilister til å reise kollektivt selv om en bygger ut

kollektivtilbudet, hvis det tilrettelegges for privat bilbruk gjennom økt framkommelighet og gode parkeringsmuligheter. Partiet mener et tilfredsstillende alternativ skapes gjennom arealplanlegging og et godt utbygd kollektivnett. De vil arbeide for en fortsatt overgang til naturgassdrevne busser.

Finansiering av kollektivtrafikken vil Ap gjøre gjennom offentlige tilskudd blant annet gjennom veipricing. De mener en større kollektivandel kan løse en rekke miljøproblemer i Bergen og at det er gal politikk at kollektivtrafikken er nesten uten offentlige tilskudd. Partiet vil øke tilskuddsandelen til kollektivtrafikken i Bergen til 20 prosent.

### **Senterpartiet**

*«Senterpartiet vil arbeide for en overgang fra privatbilbruk til kollektive transportmidler»*

Senterpartiet mener at den omfattende veiutbyggingen har forverret konkurransesituasjonen for kollektivtrafikk og det er viktig og nødvendig at hovedveksten innenfor transportsektoren skjer på kollektivsektoren. Senterpartiet vil at investeringer til kollektivtransport, gang- og sykkelveier også blir finansiert av bompenger. De ønsker lavere kollektivtakster, at trolleybussnettet opprettholdes og å videreutvikle ordninger med el-buss og gassbusser. Partiet vil ikke kreve bompenger av kollektivtrafikanter.

Innen samferdsel vil partiet i kommende periode blant annet prioritere sterk satsing for å utvikle kollektivtrafikken, både gjennom pris og ved bedre tilbud og at bygging av lokalbane starter kommende periode. Senterpartiet vil at en bybane skal bli ryggraden i byen kollektivsystem. I valgprogrammet står det at det viktigste virkemiddelet for å redusere økende bruk av privatbil er en sterk satsing på kollektivtrafikken.

Senterpartiet ønsker å bygge ut separate gang- og sykkelveier.

### **Venstre**

*«Det er overordnet mål for Venstre å legge til rette for overgang fra privatbilisme til kollektivbruk, særlig i de sentrale byområdene»*

I valgprogrammet står det at kommunen må få til et spleiselag med stat, fylkeskommune og trafikanter om et bedret kollektivtilbud i Bergensområdet og tiltak som raskt kan øke kollektivandelen. Venstre ønsker å bruke inntekter fra bompenger/veipricing blant annet til å

utvikle kollektivnettet. Venstre mener målet med Bergensprogrammet bør være å øke kollektivandelen. De ønsker egne kollektivfelt på innfartsårene til Bergen.

Partiet mener buss og skinnegående transport må bli billigere enn å kjøre privatbil. Venstre ønsker å sette ut transporttjenestene på anbud.

### **Kristelig Folkeparti**

*«Det kollektiv transporttilbudet blir et reelt alternativ til privatbilisme»*

I valgprogrammet til Kristelig Folkeparti står det at det kollektive transporttilbudet i Bergen må styrkes, spesielt må framkommeligheten for kollektive transportmidler forbedres vesentlig sånn at kollektivtilbudet blir et reelt alternativ til privatbilisme.

KrF vil satse på miljøvennlige busser (elektriske og gassdrevne), bruke bompenginntekter til kollektivtilbud og miljøtiltak, ha flere biloppstillingsplasser i tilknytning til kollektivterminaler. KrF vil tilrettelegge for flere gang- og sykkelveier.

### **Høyre**

*«Høyre har som mål at kollektivtransport får en vesentlig andel av trafikkveksten»*

Høyre påpeker at det politiske og økonomiske ansvaret ligger hos fylkeskommunen, men at kommunen er sentral når det gjelder å regulere og å bygge ut den nødvendige infrastrukturen. Partiet vil at minst halvparten av bussparken skal drives av naturgass i år 2008.

Høyre vil sikre en høyere prioritering av kollektivtransporten i Bergen ved å arbeide for at kommunen overtar ansvaret og midlene fra Hordaland fylke.

### **Fremskrittspartiet**

I stortingsvalgprogrammet til Frp for perioden 1997-2001 står det at kollektivtransport i størst mulig grad foregår i privat regi hvor utviklingen i større grad rettes etter markedets etterspørsel etter transporttjenester. Partiet vil redusere subsidier og tilskudd til kollektivtransport.

### 5.3 Sammenlikning av partiene

Det er nå redegjort for transportpolitikken i partienes kommunevalgprogram for 1999-2003 med unntak av Frp hvor det er brukt stortingsvalgprogram for 1997-2001. I tillegg til transportpolitikk, har fokuset i redegjørelsen vært på hva partiene sier om klima- og miljømessige forhold ved transportpolitikken som forurensning og utslipp av klimagasser; hvordan partiene omtaler potensielle konsekvenser av transportpolitikk; problemstillinger knyttet til uønskede effekter og hvilke løsninger partiene vurderer i forhold til sine definerte problemstillinger. På bakgrunn av partienes valgprogram kan vi trekke noen skiller mellom partiene.

Helt til høyre i landskapet finner vi Frp som ønsker å privatisere kollektivtransporten i stor grad, og som mener markedet burde regulere tilbudet. Partiet er skeptisk til klimaforandringer og eventuelle påvirkninger fra mennesker og omtaler ingen negative effekter av veitransport eller privatbilisme på klima og miljø eller sammenheng med luftforurensning. Frp har ingen mål om å få flere til å reise med kollektivtransport, og ser ikke nødvendigheten i økt bruk av kollektivtransport. Som det fremkommer i prinsippvedtaket er Frp imot Bergensprogrammet.

Høyre skiller seg på noen områder fra Frp. Høyre påpeker utslipp fra veitransport, men kun fra dieseldrevne kjøretøy og busser – utslipp de ønsker å redusere – og at kollektivtransport får en vesentlig andel av trafikkveksten. Høyre foreslår også kollektivfelt. På den andre siden finner vi mange likhetstrekk mellom Høyre og Frp. Begge partiene vil bygge mer vei, helst i privat regi, og vektlegger i liten eller ingen grad mulige konsekvenser av veibygging. Ingen av partiene ønsker å redusere veitrafikk. I likhet med Frp beskriver Høyre ingen konkrete virkemidler for kollektivtrafikk som økt framkommelighet og mer tilskudd til kollektivtrafikk, restriksjoner på privatbilisme eller tiltak som for eksempel veipricing. Høyre omtaler ikke Bergensprogrammet i valgprogrammet. Den økende veksten i veitrafikk ønsker Høyre og Frp hovedsakelig å løse ved å bygge mer vei.

I den andre enden av skalaen finner vi RV. RV skiller seg tydeligst fra Frp og Høyre ved å konstatere at de ikke vil bygge mer vei før kollektivtrafikken har fått et markant løft. I forhold til Bergensprogrammet innebærer det at over halvparten av midlene i transportplanen dreies fra vei til infrastruktur og drift av kollektivtransport. RV er mostander av å privatisere kollektivtransporten.

Ikke like bastant, men nærmere RV enn Høyre finner vi SV. SV sier ikke eksplisitt at de vil redusere vei- og biltrafikk, men partiet peker på at veibygging fører til mer avhengighet av bilen og at man ikke kan bygge seg ut av køproblemer. SV hevder kollektivtilbudet ikke representerer et reelt alternativ til bilen og de vil prioritere kollektivutbygging framfor en motorvei for Ringveg vest. SV vil gjøre om bompengeavtalen til en miljøring rettet mot kollektivtransport og foreslår å gjøre om to felt på alle motorveier til kollektivfelt. RV og SV på den ene siden, og Frp og Høyre på den andre siden, viser tydeligst ytterpunktene mellom samtlige partiers transportpolitikk: Frp og Høyre vektlegger i stor grad privatbilisme og veibygging, mens RV og SV fremhever kollektivtransport.

Mellom disse to ytterpunktene befinner de andre partiene seg. Et parti som bemerker seg med til dels klare standpunkt, men samtidig tvetydige signaler, er Arbeiderpartiet.

I sitt valgprogram gjør Ap et poeng ut av at økt fremkommelighet for privatbilisme er uheldig for å dreie transportmønsteret over til kollektivtransport: «(...) selv om en bygger ut kollektivtilbudet, er det vanskelig å få bilister til å reise kollektivt, dersom det samtidig legges til rette for privat bilbruk gjennom økt fremkommelighet og parkeringsmuligheter». Utsagnet viser bevissthet om veibyggingens mulige negative konsekvenser på kollektivtrafikken. Arbeiderpartiet beskriver både uønskede effekter av veitrafikk og behov for å satse på kollektivtrafikk. De følger opp visjonene med flere konkrete forslag til tiltak som veiprising, kollektivfelt og økt tilskudd til kollektivtrafikk.

SV og RV deler i stor grad overnevnte standpunkt, som for dem innebærer å nedprioritere veibygging, blant annet som motstander av motorvei på Ringveg vest. Venstre treffer liknende konklusjon ved å påpeke at «midler til veiutbygging gis i den grad veiene avlaster, ikke øker, trafikkapasiteten» og som en konsekvens vil Venstre at «Ringveg Vest bygges mest mulig i tunnel, med to felt, og at en kollektivløsning sikres parallelt». Sp viser liknende likhet med Venstre ved å påpeke at «transportbehovet i Bergen ikke kan baseres på økt privatbilisme» og ønsker «fysiske og økonomiske restriksjoner på privatbilbruken». Sp vil gå inn for at Ringveg Vest gjennomføres som tofeltsvei.

Men der RV, SV, Venstre og Sp påpeker ønskede tiltak/restriksjoner på veibygging som konsekvens av sin problemforståelse, fastslår Arbeiderpartiet ingen steder at de ønsker å redusere størrelsen på veiprosjektene. Med Ulrikstunnelen som unntak, er Ap stort sett enig med Høyre om videre veiprosjekter. Selv om Arbeiderpartiet foretar liknende analyser som

RV, SV, Sp og Venstre, illustrert i avsnittet ovenfor, deler ikke Ap de samme slutningene som nevnte partier når det gjelder konsekvenser for veiprosjektene. Partiet søker å tilfredsstille både bil- og kollektiventusiaster, men ender opp nærmere bilpartiene Høyre og Frp enn de gjør kollektivpartiene RV og SV når det gjelder prioritering av veiprosjekter.

Sammen med Ap, mener KrF at framkommeligheten for kollektive transportmidler må forbedres vesentlig for at kollektivtilbudet skal bli et reelt alternativ til privatbilisme. Og i likhet med Ap og Høyre, er KrF enig om å realisere veiprosjektene som er foreslått, uten klare forbehold eller innvendinger slik RV, SV, Sp og Venstre har. Ap, Høyre og KrF deler i stor grad liknende oppfatning av ønskede veiprosjekter og dimensjonene på disse prosjektene. Det markerer det tydeligste skille til RV, SV, Sp og Venstre.

Sp og Venstre er ikke like dogmatiske sammenliknet med RVs standpunkt om full stopp av veibygging eller SVs mostand mot motorvei på Ringveg vest. Sp og Venstre signaliserer en tilsynelatende pragmatisk tilnærming til veibygging, hvor de foreslår tofeltsvei på Ringveg Vest.

I motsetning til Arbeiderpartiet, RV, Sp og SV, problematiserer ikke Frp, Høyre, KrF og Venstre konkurransevridding som følger av veibygging og økt framkommelighet for privatbilisme.

### **5.3.1 Bybane og Bergensprogrammet**

Ap, Høyre og KrF deler i mindre grad samme oppfatning om bybanen som de gjør om veibygging. Her skiller Arbeiderpartiet seg klarest fra Høyre og KrF ved å uttrykke eksplisitt støtte for bybanen. Ap deler sitt standpunkt med flertallet av partiene i bystyret: RV, SV, Sp og Venstre uttrykker alle støtte til bybane. Det er kun Høyre som velger ikke å omtale bybanen i valgprogrammet sitt. KrF støtter bybanen med forbehold og legger seg således mellom Høyre og de andre partiene. Informanten fra Frp opplyser om at Frp den gang var imot bybane.

Arbeiderpartiet uttrykker støtte til Bergensprogrammet mens Høyre ikke omtaler Bergensprogrammet i sitt valgprogram. KrF, Sp og Venstre sier eksplisitt at de støtter Bergensprogrammet. Det er imidlertid ikke entydig hva det innebærer av prioriteringer. SV omtaler ikke Bergensprogrammet.

Ap, KrF, Sp og Venstre ønsker å bruke inntekter fra bompenger/veipricing til kollektivtrafikk. Venstre vil erstatte bompenggeavtalen med veipricingssystem, mens SV ønsker å videreføre bompengeringen fra «Tjenlig veinett», men gjøre det om til miljøring som skal gi bompenger til investering i og drift av kollektivtrafikk. Frp ønsker å redusere subsidier og tilskudd til kollektivtransport hvor utviklingen i større grad rettes etter markedets etterspørsel etter transporttjenester.

Høyre gikk til valg i 1995 på at de ikke ønsket å bruke bompenger på kollektivtrafikk. I valgprogrammet for valget i september 1999, tre måneder etter vedtaket av prinsippvedtaket av Bergensprogrammet, er Høyre for at bompenger også kan brukes på investering i infrastruktur innen kollektivtrafikk.

### **5.3.2 Utslipp**

Ap, RV og Sp er de partiene som tydeligst behandler utslipp av klimagasser og utslipp fra veitrafikk i sitt valgprogram. SV omtaler ikke klimagasser eksplisitt, men peker tydelig på utslipp fra veitrafikk som kilde til luftforurensning. SV har flere likhetstrekk i valgprogrammet med Ap, RV og Sp når det gjelder omtale av utslipp fra veitrafikk, men manglende omtale av klimagasser gjør SV likere Venstre som viser til mål om utslippsreduksjon, men ikke nevner veitrafikk som kilde. KrF sier de vil redusere forurensning fra biltrafikk, men nevner ikke noe om utslipp av klimagasser.

Høyre og Frp skiller seg mest ut når det gjelder omtalen av utslipp i valgprogrammene. Høyre er generelt unnnvikende om utslipp og nevner ikke klimagassutslipp. De trekker inn forurensning fra veitrafikk kun i sammenheng med dieseldrevne busser og lastebiler. Frp sår tvil om premisset for «såkalte klimagasser» og nevner ikke noe om utslipp fra veitrafikk. De partipolitiske ytterpunktene i behandlingen av utslipp i valgprogrammene finner vi hos Ap, RV og Sp på den ene siden og Høyre og Frp på den andre.

## **5.4 Kollektiv, Kollektiv og bil og Bil**

Basert på valgprogrammene kan vi sortere partiene i tre grupper etter hvor stor grad partiene vektlegger kollektivtrafikk og/eller privatbilisme og i hvilken grad klima- og miljøhensyn problematiseres. Gruppene er:

- *Kollektiv*



- *Kollektiv og bil*
- *Bil*

Den første gruppen: *Kollektiv* gjenspeiler de partiene som i stor grad vektlegger kollektivtransport og omsyn til postmaterialistiske verdier som klima- og miljøutfordringer. Verdier som i avtagende grad representeres i de to sistnevnte gruppene *Kollektiv og bil* og *Bil*.

*Kollektiv og bil* representerer partiene som i større grad likestiller hensyn til kollektivtrafikk og veibygging og i varierende grad omtaler klima- og miljøutfordringer. Partiene som faller inn under gruppen *Bil* vektlegger i særlig grad veibygging som pismørsatsning og problematiserer i liten grad luftforurensning og klimagassutslipp.

Plassering av partiene i de ulike gruppene er basert på en subjektiv oppfattelse. I gruppen *Kollektiv* finner vi RV, SV, Sp og Venstre. I gruppen *Kollektiv og bil* finner vi Ap og KrF. I gruppen *Bil* finner vi Frp og Høyre.



## 5.5 Oppsummering

Samarbeidet mellom Ap, Høyre og KrF kan til dels begrunnes utfra fellestrekk i transportpolitikken. De tre partiene prioriterer i liknende grad nye veiprosjekter. For Ap ville det imidlertid vært vel så opplagt å velge SV, Sp, Venstre. Politisk deler sistnevnte partier mange felles mål og oppfatning av transportpolitikken som satsing på kollektivtrafikk og bygging av bybane og fokus på forurensning. Det kan argumenteres for at KrF plasserer seg mellom RV, SV, Ap, Sp og Venstre på den ene siden og Høyre og Frp på den andre, i hovedsak på grunn av svak problematisering av klima- og miljøutfordringer. Det er flere likhetstrekk mellom Høyre og KrF enn det er mellom SV, Sp, Venstre og KrF, blant annet på grunn av bybanen og fokus på veitrafikk.

Det er imidlertid ikke helt opplagt at Ap vil velge SV, Sp og Venstre når de allerede deler politikk og kan alliere seg med KrF på de områdene som skiller Ap og Høyre, i hovedsak går det på bybane. Veiprosjektene til Ap beveger partiet vekk SV, Sp og Venstre. Frp legger seg til høyre for Høyre og distanserer seg litt fra de andre partiene, men finner sammen med Ap, Høyre og KrF på områder som gjelder veisatsning. RV markerer tydelig det andre ytterpunktet på venstre siden av aksene som motstander av all veibygging.

Med utgangspunkt i politisk naboskap basert på valgprogrammene fremstår den vinnende flertallskoalisjonen med Ap, Høyre og KrF som et relativt naturlig samarbeid. De tre partiene deler i stor grad politisk naboskap. Samtidig ser vi at Høyre også har sammenfallende interesser med Frp når det gjelder privat eierskap og motstand mot trafikkregulerende virkemidler som veiprising. Den politiske avstanden fra Ap og KrF til Venstre, Sp og SV utelukker heller ikke et samarbeid. Det er med andre ord flere potensielle koalisjoner når vi kun vurderer politisk naboskap. For at koalisjonen skal være styringsdyktig er det imidlertid ikke nok at partiene har sammenfallende interesser. Koalisjonen må ha flertall for å få vedtatt sin politikk.

Oppgaven vil nå gå videre med å se nærmere på sammensetningen i bystyret og mulige koalisjoner baserte på mandatene til partiene. Formålet er å få innsikt i, og å vurdere, potensielle flertallskoalisjoner basert på partienes størrelse i bystyret uten å ta hensyn til politisk naboskap. På den måten kan vi se nærmere på teorien til Riker og Leiserson om minst-vinnende-flertallskoalisjoner.

## 6. Partienes mandater i bystyret

I 1999 besto Bergen bystyre av 67 representanter og fikk etter kommunevalget høsten 1999 følgende sammensetning:

Partier	Representanter
Arbeiderpartiet (Ap)	20
Høyre	14
Fremskrittspartiet (Frp)	13
Kristelig Folkeparti (KrF)	7
Venstre	2
Sosialistisk Venstreparti (SV)	5
Rød Valgallianse (RV)	4
Senterpartiet (Sp)	1
Pensjonistpartiet (P)	1

Tabell I

En koalisjon i Bergen bystyre i 1999 trengte minimum 34 stemmer for å oppnå flertall. 34 stemmer tilsvarer minst-vinnende-flertallskoalisjon, i henhold til Riker og Leiserson. Har koalisjonen flere enn 34 stemmer er det ikke lenger en minst-vinnende-flertallskoalisjon, men en vinnende flertallskoalisjon som går utover det absolutte minstekravet for å oppnå flertall.

Følger vi det logiske resonnementet til Riker og Leiserson om minst-vinnende-flertall får vi tre potensielle flertallskoalisjoner basert på tabellen ovenfor. Den kommende delen vil diskutere hvorfor.

Koalisjon 1) Ap og Høyre

Koalisjon 2) Ap, Høyre og SV eller RV

Koalisjon 3) Ap, FrP og KrF, SV eller RV

## 6.1 Koalisjon 1) Ap og Høyre

Ap og Høyre har til sammen 34 stemmer, det vil si minst-vinnende-flertallskoalisjon. Det er kun de to partiene, som i kraft av å være to, som kan danne flertall. En minst-vinnende-flertallskoalisjon med Ap og Høyre innebærer at alle representantene til de to partiene stemmer enstemmig. Hvis en eller flere representanter velger å stemme annerledes vil den minst-vinnende-flertallskoalisjonen ikke være en vinnende koalisjon lenger.

En slik situasjon innebærer stor risiko hvis en representant ikke stemmer i henhold til koalisjonen, og koalisjonen taper. Det er nærliggende å anta at en potensiell koalisjon ønsker å gardere seg mot et slikt scenario hvis de ikke er helt sikre på utfallet. Det betyr i så fall at minst-vinnende-flertallskoalisjon ikke vil være aktuelt, hvor et minimum av partnere i en potensiell koalisjon vil bestå av tre partier, og ikke to. Oppgaven kommer tilbake til dette senere i kapittelet. Ap og Høyre vil derfor søke en koalisjonspartner for å trygge den vinnende koalisjonen. De vil heller foretrekke å forhandle med en tredjepart, enn å satse på et minimum – en minst-vinnende-koalisjon – som risikerer å bli en tapende koalisjon.

## 6.2 Koalisjon 2) Ap, Høyre og SV eller RV

Sett at Ap og Høyre ønsker å samarbeide. Hvilke andre partier er mulige samarbeidspartnere? Vi kan starte med å se på KrF. En koalisjon med Ap, Høyre og KrF har 41 stemmer, det betyr dermed en vinnende flertallskoalisjon utover det minst nødvendige. Det gir koalisjonen bestående av tre partier god flertallsmargin. En annen mulighet er at Ap og Høyre samarbeider med Frp. De tre partiene vil til sammen utgjøre 47 stemmer – et enda større flertall sammenliknet med KrF.

Ap og Høyre kan i teorien velge å samarbeide med hvilket som helst parti. De har allerede minst-vinnende-flertall og ønsker å sikre flertallet ved å inkludere ett parti til. Et samarbeid med Sp eller Pensjonistpartiet (P) gir én ekstra stemme, totalt 35. Det er over kravet til minst-vinnende-flertallskoalisjon, men det gir den potensielle koalisjonen to stemmers margin fra å være i mindretall. Det betyr større risiko hvis noen av representantene skulle bryte ut og stemme annerledes enn risikoen ved å samarbeide med KrF eller Frp.

Et samarbeid med Venstre gir Ap og Høyre 36 stemmer. Det reduserer risikoen sammenliknet med å samarbeide med Sp og P, men øker risikoen sammenliknet med KrF. SV og RV har henholdsvis fem og fire mandater hver som betyr mindre risiko sammenliknet med Sp, P og

Venstre, men litt høyere risiko sammenliknet med KrF. Et samarbeid med SV eller RV gir likevel betydelig klarering fra flertallsgrensen på 34 stemmer, henholdsvis 39 og 38 mandater. I henhold til Riker vil en minst-vinnende-flertallskoalisjon søke å minimere antall mandater hos de andre partene for å øke sin egen innflytelse og slagkraft i koalisjonen. Vi kan anta at Ap og Høyre vil velge SV eller RV fordi risikoen verken er for høy eller lav sammenliknet med de andre alternativene.

### **6.3 Hvorfor ikke Høyre og Frp?**

Hvis vi ser bort fra et samarbeid mellom Ap og Høyre, hvilke andre potensielle flertallskoalisjoner har vi? Vi kan starte med Høyre og Frp som til sammen har 27 stemmer. De to partiene mangler med andre ord syv mandater for å få minst-vinnende-flertall. Hvis vi ser bort fra Ap, er det kun KrF som besitter 7 mandater. Høyre, Frp og KrF har da minst-vinnende-flertall med til sammen 34 stemmer. For å unngå unødvendig risiko trenger de tre partiene støtte fra ett parti til. Da står vi igjen med fire partier i en potensiell flertallskoalisjon med Høyre, Frp, KrF og ett parti til. I følge Leiserson vil Høyre og Frp foretrekker å samarbeide med Ap enn hverandre fordi det vil redusere antall koalisjonspartnere.

### **6.4 Koalisjon 3) Ap, Frp og KrF, SV eller RV**

Et samarbeid mellom Ap og Frp utgjør 33 stemmer. De trenger derfor ett parti til for å skaffe flertall. Et samarbeid med Høyre gir koalisjonen uforholdsmessig stor margin med 46 mandater. Med KrF vil koalisjonen ha 40 mandater som gir robust feilmargin. Et samarbeid med Venstre gir koalisjonen 35 stemmer som betyr svært liten margin om to representanter ikke stemmer i henhold til koalisjonen. Et samarbeid med Sp eller P gir koalisjonen minst-vinnende-flertall som innebærer høy risiko. Med SV og RV er risikoen mindre med til sammen henholdsvis fire og tre mandater over flertallsgrensen. Det er likevel ikke et solid flertall. Ap og Frp kan redusere innflytelsen til en tredjepart ved et samarbeid med enten SV eller RV sammenliknet med KrF. Det blir en avveining. Vi kan anta at Ap og Frp vil velge koalisjonsdannelse med enten KrF, SV eller RV.

Venstre, SV, RV og Sp utgjør til sammen 12 representanter i bystyret. Hvis vi legger til Ap sine 20 representanter i den gruppen blir det totalt 32 representanter, 32 stemmer av i alt 67. Det er med andre ord to representanter for lite til å utgjøre en minst-vinnende-flertallskoalisjon i bystyret. Venstre, SV, RV, Sp og Ap er avhengig av å samarbeide med ett parti til for å bli en vinnende koalisjon. Det blir til sammen seks partier. Ap velger derfor å

samarbeide med Høyre eller Frp for å redusere antall koalisjonspartnere. Ap vil foretrekke et samarbeid snarere med Frp enn med Høyre på grunn av partienes mandater og et tredje parti som kan være enten KrF, SV eller RV.

Oppsummert står vi igjen med to potensielle flertallskoalisjoner basert på partienes antatte preferanser om koalisjonsdannelse:

1) Ap, Høyre og SV eller RV

2) Ap, FrP og KrF, SV eller RV.

## **6. 5 Minst-vinnende-flertallskoalisjon?**

Det kan argumenteres for at en minst-vinnende-flertallskoalisjon som i praksis er vinnende, ikke kan ta utgangspunkt i 34 representanter fordi det ikke gir rom for feilmargin. Faren for at representanter i bystyret stemmer mot sitt eget parti er reell. Tre av Høyres representanter stemte mot sitt eget parti da bystyret i 1995 gjorde et vedtak som sa at «En bybane/et skinnegående kollektivsystem skal danne ryggraden i byens framtidige kollektivnett» (Vollset, 2007:104). Med det i minne, er det grunn til å anta at partiene vurderte risikoen for å tape med et minst-vinnende-flertall som reell i bompengevedtaket fra 2000.

Vi kan derfor anta at for å sikre seg flertall og vinne, vil en minst-vinnende-flertallskoalisjon i Bergen bystyre i år 2000 bestå av minst tre partier. Det går imidlertid mot teoriene til Riker at Ap og Høyre valgte et samarbeid med KrF enn et mindre parti som SV eller RV med sine henholdsvis fem og fire representanter. Det er også teoretisk mulig at en vinnende flertallskoalisjon kunne bestått av Ap, Frp og enten KrF, SV eller RV. Følger vi resonnementet til Riker ville det foretrukne alternativet for KrF snarere vært et samarbeid med Ap og Frp istedenfor med Ap og Høyre fordi Frp har ett mandat mindre.

Det indikerer andre forklaringer på hvorfor Ap, Høyre og KrF valgte å gå inn i flertallskoalisjon enn kun partienes størrelse. Som vist tidligere er det politiske naboskapet til de tre partiene på mange områder sammenfallende og kan være en forklaring. For å undersøke dette nærmere og eventuelt andre mulige forklaringer, er det imidlertid ikke nok kun å se på valgprogram og partienes størrelse.

Gjennom intervjuer av sentrale politikere involvert i forhandlingsprosessen er målet å få innsikt i forhold som kan forklare andre aspekter ved koalisjonsdannelsen enn den

foreliggende informasjonen. Den neste delen vil redegjøre for relevant informasjon som har fremkommet i intervju med fem sentrale politikere som satt i bystyret i 1999/2000.

## **7. Partipolitisk naboskap**

Gjennom det som kommer fram i partienes valgprogram kombinert med vissheten om den aktuelle partisammensetningen i Bergen bystyre, får vi kunnskap om grunnleggende premisser for standpunkter og forhandlinger. Disse premissene sier derimot lite om de praktiske forhandlinger mellom partiene. Gjennom intervjuer av sentrale politiske aktører har målet vært å få innsikt i politiske vurderinger og strategiske avveininger innad i partiene for dermed å få vite mer om hvilke forutsetninger som reelt lå til grunn for de gjennomførte forhandlinger.

Bompengevedtaket ble inngått av tre partier: Ap, Høyre og KrF. Hvorfor var ikke SV eller Frp en del av koalisjonen? Eller hvorfor inngikk ikke Ap og Høyre en minst-vinnende-flertallskoalisjon alene, uten KrF? Gjenspeiler valgprogrammene informantenes oppfattelse av partienes politiske naboskap? Dette skal oppgaven nå ta en titt på.

### **7.1 Ap og Høyre alene?**

Teorier om minst-vinnende-flertallskoalisjoner antar at aktørene søker et vinnende flertall som består av færrest mulig partier med færrest mulig mandater. Som partienes mandatfordeling viser, ville det ledet til en koalisjon bestående av Ap og Høyre, mens den faktiske koalisjon besto av Ap, Høyre og KrF. Denne delen av avhandlingen søker å belyse hvorfor den teoretiske antakelsen ikke blir bekreftet i bompengevedtaket av Bergensprogrammet.

Selv om Ap og Høyre hadde flertall alene, fremkommer det fra informantene at det ikke var aktuelt for de to partiene å vedta bompengevedtaket alene. Representanten fra Høyre peker på lokal tradisjon for bred forankring i viktige samferdselspolitiske avgjørelser, illustrert i avsnittet under:

*«Det har egentlig også vært en tradisjon at man prøver å etablere et bredt flertall når det er viktige by/samferdselsprosjekter. Bybanetraséer bør man prøve å forankre ganske bredt. Det er ikke dumt at Høyre og Ap og andre samarbeider i et stort flertall istedenfor at du har en spisset greie når byrådspartiene mener det ene og opposisjonen mener det andre på sånne prosjekter».*

Tom Skauge fra SV uttaler at det i viktige, store saker er klokt å ha størst mulige koalisjoner og at alle nok var interessert i å ha med KrF. Og gjerne flere hvis man hadde klart det. Alle representantene understreker at et bredt flertall var viktig for å forankre bompengvedtaket. Frp sin representant sier at et bredt flertall var viktig *«Nettopp fordi dette ikke var en type prosjekt som man bare kunne vedta i slutten av en periode i bystyret for så å hive seg rundt og begynne på nytt igjen»*.

Ingmar Ljones fra KrF understreker at Ap og Høyre teoretisk sett kunne gått sammen:

*«Det kunne de. For de hadde flertall. Men i program og ellers så var det ikke naturlig at de skulle bli enige i et forslag som ikke KrF kunne støtte. Jeg vet ikke hvordan det skulle sett ut i så fall. Og jeg tror hvis KrF ikke hadde vært med så hadde det vært vanskeligere for Høyre å være med i det flertallet. For jeg vet det var stemmer som talte imot i deres parti»*.

Ljones forteller videre at de hadde et par møter med samferdselsministeren, Dag Jostein Fjærvoll, hvor ministeren var tydelig på at med et par stemmers overvekt så er det vanskeligere å være sikre på at vedtaket vil holde neste periode, og da utsetter Stortinget vurderingen av saken. Et vekslende flertall svekker saken.

Trond Tystad fra Ap forteller at hvis KrF hadde skiftet side etter valget i 1999 så hadde det ikke blitt bybane i Bergen: *«KrF har vært i flertall med både Høyre og Ap, de har vært i alle flertall i Bergen siden 1971. Så de har vært med på alt(...) For både oss og Høyre var det nok viktig at KrF som man så for seg at sikkert kom i en konstellasjon også etter valget, var med»*. Tystad påpeker at vedtaket skulle bæres gjennom i Stortinget og gjennom valgene, og at KrF satt med ordføreren.

Representantene uttrykker at bred lokal forankring var viktig i møte med nasjonale myndigheter og for å sikre stabile og langsiktige lokalvedtak. Ettersom et minst-vinnende flertall med Ap og Høyre ikke var aktuelt, kunne det da være at det var andre potensielle flertallskoalisjoner?

## **7.2 Andre mulige samarbeidspartnere?**

I henhold til Riker vil aktørene søke koalisjoner med færrest mulig mandater. Med dette som utgangspunkt for min diskusjon om potensielle koalisjoner, ble det i kapittel seks derfor konkludert at det ville vært naturlig for Ap og Høyre å inngå flertallskoalisjon med enten RV



eller SV, og ikke KrF. Men dette utelater imidlertid interessekonflikt som forklaringsvariabel. På spørsmål om det kunne være andre potensielle samarbeidspartnere for partiene i flertallskoalisjonen, svarer alle informantene at det ikke var det.

Trond Tystad fra Ap forteller at det var viktig å ha med Høyre:

*«Det var viktig å ha de med fordi vi ikke hadde greid å bære det alene. Uansett hva vi hadde gjort, om vi hadde prøvd å lage en pakke med Sp, Venstre og KrF, så hadde vi heller ikke fått SV sin stemme på det. For jeg tror nok Tom Skauge ville ha blanke klær, uansett. Han var avhengig av å gjøre det enda bedre på miljø».*

Tystad forteller videre at bompengoordningen var så omstridt innad i Høyre at man ikke kunne ta hensyn til små endringsvedtak fra partier som Sp og Venstre og samtidig holde Høyre inne i å finansiere en bybane som de var imot. Ljones fra KrF forteller at alle partiene var invitert, men at de hadde tillegg og særforslag.

For Frp var det ikke aktuelt å være med i et flertallssamarbeid på grunn av finansieringsgrunnlaget: *«For oss var det helt uakseptabelt å være i nærheten av en løsning som snakket om bompenger(...) Vi skilte rett og slett lag fordi at vi over hodet ikke ville være med å diskutere en bompengefinansiering»*, sier representanten fra Frp. Representanten forteller videre at det var helt naturlig at Ap og Høyre fant hverandre når de først hadde blitt enige om å forlenge bompengevedtaket.

Motstanden mot bompenger gjorde at Frp ikke ville være med i flertallskoalisjonen. For SV var det motstanden mot hvordan bompengene skulle bli brukt som var problemet. *«Vi var for bompenger dersom disse ble brukt til miljøtiltak og til å bygge en kollektivakse»*, sier Tom Skauge fra SV. Han sier videre at det lå for mye veipenger i Bergensprogrammet og at SV ikke ønsket å gå inn i et samarbeid med Ap, Høyre og KrF på grunn av Ringveg vest. *«Vi mente saken selv, altså miljøpolitikk, kollektivtilbudet, var bedre tjent med noen som sto på utsiden og var prinsippfaste, kritiske og støyende»*, sier Skauge. Han mener det ikke var andre potensielle flertallskoalisjoner som kunne fattet bompengevedtaket.

På spørsmål om hvorfor KrF ikke gikk til sentrum/venstre, sier Ljones fra KrF at de ikke ville fått flertall med Ap, Venstre og Sp og at det dermed ikke var noen vist i å fremme et sånt forslag. Sammen ville de fire partiene fått 30 stemmer, altså fire stemmer for lite til å oppnå minst-vinnende-flertall. I følge Ljones var Venstre og Sp skeptiske til veitunnel gjennom

Ulriken og bytunnelen (Nordnestunnelen) og firefelts vei på Ringveg vest. Ljones så ikke andre mulige samarbeidskoalisjoner: *«For SV og RV hadde sine forslag. Venstre og Sp hadde også avvikende standpunkt og Frp meldte seg ut».*

Høyres representant sier at det ikke var mulig å bli enige med Venstre: *«De fikk ikke være med på kompromisset simpelthen fordi de ikke var mulig å bli enige med fordi de ville være mer ambisiøse. De ville ha sine egne idéer. De var litt for vrange til at de var med på det breie kompromisset».*

Ut fra informantenes svar, tyder det på at det ikke var andre potensielle flertallskoalisjoner. Det politiske naboskapet var for sprikende mellom partiene utenfor flertallskoalisjonen og partiene i flertallskoalisjonen. SV, Sp og Venstre ønsket mer til kollektivtrafikk og gjennom sine særforslag ble det vanskelig å inngå forlik. Interessekonflikten var tilsynelatende for stor, et kompromiss med flere partier ville blitt vanskelig.

#### **7.4 Ap, KrF og Høyre – utvetydig enighet?**

Det var også uenigheter mellom Ap, Høyre og KrF, men forskjellene var ikke store nok til å havare et flertallsforslag. Ap var blant annet imot veitunnel gjennom Ulriken og Høyre var imot bybane. *«Høyre skjønnte at de må være med å samle inn penger, men de mener det skal gå til vei og miljøtiltak i sentrum. De aksepterer at vi må ha bybane med»*, forteller Tystad.

Tystad utdyper den nasjonale konteksten for forhandlingene:

*«Den statlige normallovgivningen for å vedta en bompengepakke på Stortinget var at bompenger innkrevd på vei hovedsakelig skulle gå til vei. Det er egentlig den første gangen man begynner å dra tunge banetiltak inn i en bompengepakke. Så vi er veldig avantgardistiske. Det er veldig lett å si dette nå som staten med Miljødepartementet sier det må være mye trikk og skinner i en bompengeavtale. Det var ikke tidsbildet i 1999. Den gang var en bompengeavtale veldig konkret og handlet om vei».*

Tystad forteller videre:

*«Når vi gjør dette så vet vi utmerket godt at det ikke er nasjonal politikk. Og Frp som argumenterer mot det, halve Høyre argumenterer mot det. De i Høyre som er for, sier at kommer ikke den endringen, så slipper vi punkt tre. Da kan vi bruke det til vei likevel».*

Dette kan tyde på at Høyre ble med på bompengevedtaket i håp om at tiltakslisten kunne bli endret ettersom partiet var imot bybane. Hvis Stortinget ikke godkjente tiltaksfordelingen var det kanskje mulighet for å skrote bybaneprosjektet, men beholde veiprosjektene. I følge Trond Tystad fra Ap var personen som forhandlet for Høyre personlig tilhenger av en bybane, men vedkommende klarte ikke få partiet (Høyre) med seg. Inntil Ap taper valget i 2003 så er Høyre mot bybane, hevder Tystad. Høyre ønsket bompengefinansiering av nye veiprosjekter, men et samarbeid med bompengemotstander Frp ville umuliggjort det. *«Argumentet jeg kunne bruke mot Høyre var at du kan få en motsatt pakke, at dere blir sittende alene sammen med Frp som ikke vil samle inn en krone»*, sier Tystad.

Representanten fra Høyre forteller:

*«Folk i Høyre var generelt sett ganske imot bybane. Når vi forhandlet om de tre satsingene i Bergensprogrammet så var det ikke prioritert, men for Høyres vedkommende har vi alltid fokusert på Ringveg vest og Skansentunnelen. Det var de populære sakene blant våre velgere. Det fokuserte vi på. Veiene. KrF var sikkert mer fokusert på bybane».*

Ingmar Ljones fra KrF sier at de (KrF) visste på forhånd at Høyre ikke gikk inn for at skinnegående transportmiddel skulle være ryggraden i byens kollektivsystem og at det derfor var nødvendig med et eget avsnitt, ellers ville Høyre stemme imot. For å få vedtatt bompengevedtaket måtte forslaget deles opp. *«Vi måtte dele opp en del punkt for å se hvor flertallet var(...) Hvis du skulle tatt opp hele forslaget til vedtak så hadde du ikke fått flertall for noe som helst»*, forteller Ljones. Han meddeler at på bakgrunn av samtaler på forhånd så visste man hva som ville få rimelige robuste flertall og at det var en positiv vilje til å få til noe.

Det fremkommer fra intervjuene at Ap, Høyre og KrF ikke var enige på alle områder, men gjennom forhandling og i lys av fraværende alliansepartnere kom de til enighet. Det kan synes som det viktigste var å fatte et bompengevedtak så finansieringsgrunnlaget til nye samferdselsprosjekter ikke forsvant. På tross av uenighet om bybane, var Ap og KrF i stor grad enig med Høyre om veiprosjektene. Høyre var dessuten avhengig av Ap for å få flertall for et bompengevedtak.

Så langt har vi sett hvordan partienes representanter vurderte koalisjonspartnere. Den neste delen av oppgaven vil se nærmere på partienes generelle holdning til kollektivtransport og veibygging og i hvilken grad det skiller venstre- og høyresidepartier.

### **7.5 «Grønne partier» - partier på venstre- eller høyresiden?**

I teorikapittelet ble det redegjort for hypoteser om at partier på høyresiden har sammenfallende transportpolitikk og at partier på venstresiden har sammenfallende transportpolitikk. Videre påstår *Hypotese 5* at transportpolitikk som indikator på postmaterialistiske verdier som klima- og miljøpolitikk fremmes i større grad av partier på venstresiden enn partier på høyresiden. I denne delen vil intervjuene bli brukt for belyse *Hypotese 3, 4 og 5*.

*«Du hadde to fløyer. En på venstresiden og en på høyresiden»*

Sitatet overfor kommer fra Frp sin representant, som videre forteller:

*«SV var veldig kategorisk fordi de ikke så behovet for mer asfalt. De mente at det måtte legges mer miljømessig ting til rette. Frp på den andre siden mente at det absolutt var påkrevd å få Ringveg vest».*

Representanten fra Frp antyder her en miljømessig skillelinje mellom venstre- og høyresiden, hvor høyresiden i større grad ønsker mer vei.

Tom Skauge sier at hans parti fikk mye kjeft fordi SV ikke ville bygge Ringveg vest:

*«Bilen er Bergensernes paraply. Og kollektivtilbudet er blitt trappet kraftig ned(...) På venstresiden og i naturvernbevegelsen så var det stor bekymring for at det var fullstendig manglende interesse i de store partiene for miljø, for luftforurensning, for kollektivtilbud. Men de skjønnte ikke hvorfor vi på venstresiden ikke kunne støtte alle motorveiene som da var foreslått».*

Tom Skauge fra SV sier at det var en ubalanse i investeringene og at det var blitt brukt nok penger på vei. Etter det første bompengevedtaket «tjenlig veinett» som bare bygde vei, var det på høy tid å prioritere. Det neste bompengevedtaket skulle bare bygge kollektiv, gang og

sykkel beretter Skauge. Representanten fra Frp foreller at SV var imot det store veiprosjektet og ikke ville være med på Ap sin asfaltlegging. Dette indikerer at venstresiden var fragmentert.

Det fremkommer fra saksdokumenter og intervju at Frp ikke tilsluttet seg bompengevedtaket. Årsaken var i hovedsak partiets prinsipp mot bompenger. Et annet moment var satsingen på kollektivtrafikk *«Finansieringen var nok det største hovedargumentet. Men vi hadde nok mer veiløsninger og mindre kollektivløsninger»*, sier representanten fra Frp. Representanten mener partiet ikke var så veldig opptatt av aspekter med grønnere byutvikling. Ingmar Ljones fra KrF beskriver det slik: *«Frp og Pensjonistpartiet, de sa at dette ordner seg selv. De skulle ikke ha noen restriksjoner. Det maset om miljøhensyn og forurensing, det hadde de ikke noe tro på. Dette vil ordne seg. Fikk de penger til å lage breiere veier ville det fungere fint»*. Videre sier Ljones at Frp var veldig bevisst imot bybane. Representanten fra Frp forteller at fordeling av bompengemidler ikke var relevant fordi partiet var prinsipielt imot bompenger, men at bilistene skulle betale for kollektivtransport var helt utenkelig den gangen. Og Frp var veldig klare på at det finner de seg ikke i.

Høyres representant forteller at bompenger var et kontroversielt spørsmål innad i Høyre, men at det også var veldig kontroversielt å bruke bompenger på investering i kollektivtransport, og at det kanskje var det vanskeligste. I følge representanten fra Høyre åpnet Høyre opp for at bompenger kunne brukes på investering i kollektivtransport, men ikke drift. Trond Tystad fra Ap sier at det var helt uproblematisk for Ap å bruke bompengemidler til kollektivtransport og at det var helt i tråd med Ap sin politikk i mange år: *«Å subsidiere kollektivtrafikk, det tror jeg ligger i refleksjonen til en sosialdemokratisk politikk. Det er litt mer Høyre-problemstilling»*, opplyser Tystad.

Skauge fra SV forteller at:

*«Det som skjer på denne tiden er at de partiene som gikk sammen i Bergensprogrammet, når de gikk sammen, så hadde de veldig tett samferdselspolitisk naboskap, i betydning at de primært var opptatt av bil og vei. Og det var derfor vi som sto på utsiden brukte begrepet 'asfalt-alliansen'»*.

Representanten fra Høyre bekrefter dette: *«Det var mer fokus på vei. Helt klart. Ringveg vest lå inne og SV ville ikke hatt fire felt på motorveien til Rådal. Så det var ikke tvil om det. Sånn sett kan du gjerne kalle det for asfalt-alliansen»*. Representanten fra Høyre mener det transportpolitiske naboskapet mellom Ap, Høyre og KrF var ganske likt:

*«Ap var opptatt av veier og av å ha en helhetlig politikk. Og selvfølgelig opptatt av å være tidsriktig og miljøriktig. Det ligger under at Høyre er mer opptatt av miljø og klima enn Ap. De (Ap) og Høyre er ganske like på det der. KrF, egentlig tilsvarende(...) På en måte sterk sammenheng mellom Høyre og Ap, men på en annen side, innen ideologi, så er det sterkere sammenheng mellom KrF og Høyre»*.

Tystad fra Ap mener at i denne saken så satt kanskje Ap på vippepunktet i politikken, og ikke KrF og Venstre: *«Sånn jeg husker det så velger KrF å legge seg helt innpå og belite oss. For de hadde et standpunkt som av og til liknet på Høyres. Og av og til Ap sitt»*. Tystad sier KrF var en stor pådriver for bybane, men også på vei. Om de andre partiene sier Tystad: *«Venstre hadde en veldig rendyrket miljøprofil. Egentlig klar for ikke å bygge noe særlig vei og bare bygge bane(...) Like klart som SV på en måte, men som et sentrumsparti. Sp ligner litt på KrF, men litt mer som Venstre»*. Om sitt eget parti sier Tystad: *«Ap er vei og bane. Ap er jo dette vedtaket. Det er jo egentlig Ap sin politikk som blir vedtatt»*. Om Sp og Venstre sier Ingmar Ljones fra KrF: *«Vi hadde nokså solid utgreiing om behovet for midler til å bygge vei, men de var ikke enige i nøkkelen. Og derfor stemte de imot»*. Ljones forteller videre at Sp og Venstre ikke var med på veitunnel gjennom Ulriken og de var skeptiske til bytunnelen (Nordnestunnelen). Om Venstre sier representanten fra Høyre: *«Som et lite parti, som ville være grønt, så har de behov for å markere at de ikke var enige med Høyre og Ap»*.

Tom Skauge forteller om flertallskoalisjonen:

*«For asfalt-alliansen var det helt avgjørende å bruke minst like mye penger på vei som på bybane. Og bybanen kom sakte inn med større og større prioritet. Så vi så at det var vi som sto for det standpunktet som gradvis ville vinne frem. Og det var nettopp bråkekulturen som ville styrke det standpunktet, og ikke gå inn i en allianse. Og det var heller aldri aktuelt for den koalisjonen å redusere investeringer til veibygging på det tidspunktet. Det var ingen reell debatt den gangen»*.

Oppsummert kan vi si at antakelsen om at venstresiden i større grad enn høyresiden ser på transportpolitikk som virkemiddel i miljø- og klimapolitikk til dels blir bekreftet av informantene. Særlig SV blir oppfattet som kollektivforkjempere og i opposisjon mot veibygging og påpeker miljøaspekter i sammenheng med transportpolitikk. Ap synes å ha tydelige transportpolitiske fellestrekk med Høyre, og i særlig grad med KrF, men viser likhetstrekk med SV i sin kamp for bybane. Det synes å være retorikken, mer enn den praktiske politikken, som markerer likhetene mellom Ap og RV og SV.

Høyre og Frp uttrykker klart at de prioriterer vei og er kritiske til å bruke bompenger på kollektivtrafikk. De to partiene gir ikke uttrykk for å se transportpolitikk som medvirkende løsning på lokal luftforurensning eller klima- og miljøproblemer. Bompenger skal i hovedsak brukes på vei, finansiering av kollektivtransport blir i liten grad tatt opp. Sentrumspartiene Sp, Venstre og KrF fordeler seg mellom fløyene. Sp og Venstre synes i større grad å bli oppfattet som partier som identifiserer seg med «grønne» verdier i likhet med SV og til dels Ap, mens KrF lener seg mer mot Ap, Høyre og Frp.

Informantene beskriver et skille mellom venstre- og høyresiden i transportpolitikken. Partiene på venstresiden fremhever i større grad postmaterialistiske verdier i form av miljøhensyn, mens høyresiden er mer opptatt av veibygging og fremkommelighet for privatbilisme. Det nyanseres imidlertid av Ap sine standpunkt til veibygging. Informantene danner et bilde av at de etablerte skillelinjene mellom partiene også til en viss grad tilkjenner seg i transportpolitikken. Tradisjonelle skillelinjer er ingen åpenbar markør på partienes transportpolitiske skillelinjer, men kan gi en pekepinn på partienes ståsted i transportpolitikken og graden av postmaterialistiske verdier. Det synes å være stor grad av sammenfall mellom informantenes oppfattelse av partiene.

Den neste delen vil sammenlikne og sammenfatte valgprogram med informantenes utsagn. Deretter vil hypotesene som ble lagt frem i teorikapittelet bli diskutert. Videre blir antakelser for teoriene vurdert, før kapittelet avrundes.

## 7. 6 Politisk naboskap og interessekonflikt

Gjennomgangen av valgprogrammene resulterte i en tredelt gruppering av partiene: *Kollektiv*, *Kollektiv og bil* og *Bil*. Denne grupperingen synes å bli legitimert av informantene sitt syn på partienes transportpolitikk. Valgprogrammene viser at RV, SV, Sp og Venstre i mer eller mindre grad deler felles synspunkt som distanserer seg fra de andre partiene. Selv om det er variasjon mellom de fire partiene, hvor RV og SV synes å være enda mer proaktive kollektivforkjempere enn Sp og Venstre, inntar de fire partiene særforslag som gjør det vanskelig å kompromisere med Høyre. Det synes å sammenfalle med informantenes utsagn, som uttrykker skillelinjer mellom Ap, KrF, Høyre og Frp på den ene siden og ovenfornevnte partier på den andre.

Som representanter for gruppen *Kollektiv og bil* blir Ap og KrF av flere informanter, deriblant partienes egne representanter, fremstilt som partier som deler sentrale fellesstandpunkt i transportpolitikken. Det sammenfaller med inntrykket som fremkommer i valgprogrammene. De to partiene prioriterer stort sett de samme sakene som veiprosjekt og bybane. Ap er noe mer frampå når det gjelder å påpeke miljøaspekter i valgprogrammet og satsing på kollektivtrafikk, men i den praktiske politikken er skillene mindre markante. Det kan ha sammenheng med realiteten i koalisjonsforhandlinger, som gjerne forutsetter at partiene kompromisser. Imidlertid uttrykker Trond Tystad fra Ap at bompengavedtaket var Ap sin politikk. Dette bekrefter inntrykket av at retorikken Ap bruker i sitt valgprogram om aspekter ved utslipp og forurensning ikke har særlig påvirkning på prioriterte tiltak. KrF fremkommer mer i tråd med det de sier i valgprogrammet og hvordan partiet blir oppfattet av informantene. Partiets engasjement for bybane synes å være sterkere enn inntrykket man får fra valgprogrammet.

I sine valgprogram problematiserer Høyre og Frp i liten grad transportpolitikk i lys av klima- og miljøkonsekvenser. Det overordnede fokuset rettes mot rammebetingelser for næringslivet og privatbilisme, som tilsynelatende ikke er forenelig med kraftig kollektivsatsing.

Utfordringer med veikapasitet og fremkommelighet er fremtredende argumenter for økt veibygging og flere parkeringsplasser. Begge partiene er imot bybane. På den bakgrunn ble de to partiene plassert i gruppen *Bil*. Representantene fra Høyre og Frp bekrefter bildet som fremkommer i valgprogrammene. De sier selv at veibygging er hovedprioritet og uttalelsene i intervjuene antyder at kollektivtrafikk og miljø ikke er særlig vektlagt. Frp sin mostand mot



bompenger blir uttrykt i valgprogrammet. I den praktiske politikken er det avgjørende for at partiet ikke vurderer koalisjonsdeltakelse.

I valgprogrammene er det flere trekk som gir støtte for transportpolitisk naboskap mellom Ap, Høyre og KrF. Dette blir forsterket i intervjuene. Selv om Høyre skiller seg på bybanesaken og ikke nevner Bergensprogrammet, er det stor konsensus om veiprosjektene. Det kommer også til uttrykk i prinsippvedtaket hvor de tre partiene får flertall for sitt tilleggsforslag om firefelts motorvei på Ringveg vest. Høyre og KrF allierer seg i tillegg med Frp og Pensjonistpartiet for å få flertall for biltunnel gjennom Ulriken, selv om det ikke blir videreført i bompengevedtaket på grunn av Ap sin motstand.

Det politiske naboskapet blir ytterligere bekreftet når de tre partiene blir enige om bompengevedtaket. Selv om partiene prioriterer kollektivtrafikk i ulik grad, gir informantene uttrykk for at tradisjon for, og press fra nasjonalt nivå om konsensus og styringsdyktighet, gjør det lettere for partiene å inngå kompromiss. Det gjelder i særlig grad for Høyre. Høyre opprettholder sin motstand på bybane, og kan i viss grad legitimere koalisjonsdannelse ved å påpeke at Stortinget må forandre sin lovgivning om bruk av bompengemidler for at bybanen skal bli godkjent. Her kan det tyde på at Frp med sin bompengemotstand bidrar til å presse Høyre til å kompromisse med Ap og KrF om bybane.

På bakgrunn av det som nå har blitt diskutert, tidligere gjennomgang av valgprogram, mandatfordeling og intervjuer, vil det neste kapittelet ta for seg de fem hypotesene som ble lagt fram i teorikapittelet.

## **8. Diskusjon av hypoteser**

### **8.1 Hypotese 1**

Den første hypotese om minst-vinnende-flertallskoalisjoner påstår at det ikke vil være rasjonelt for medlemmer i en koalisjon å ha med flere partier enn det som er nødvendig for å oppnå flertall i besluttede forsamling, altså *Hypotese 1*. Gjennomgangen av partienes mandater viser at Høyre og Ap alene kunne dannet flertall. Alle representantene for de fem partiene som ble intervjuet fremholder at et bredt forankret flertall er viktig og at en minst-vinnende-flertallskoalisjon bestående av Ap og Høyre ikke var aktuelt. Størrelsesprinsippet

tilkjennegir seg i mindre grad, mens partienes motivasjon for koalisjonsdannelse for et enkeltvedtak i større grad påvirkes av politisk naboskap, lokalpolitisk tradisjon og viktigheten av lokal forankring og konsensus. Nasjonale myndigheter kan sies å påvirke fokuset på lokal konsensus i kraft av å være øverste vedtaksorgan. Det ser ikke ut som partiene motiveres av færrest mulig aktører i koalisjonen eller ved å alliere seg med partier som har færrest mulig seter i bystyret.

Teorien til Leiserson om at færre partier i en eventuell koalisjon vil gjøre det lettere å skape overenskomst, blir til en viss grad bekreftet. I henhold til *Hypotese 1* ville Ap og Høyre samarbeidet alene. Det gjorde de ikke. Samtidig ser vi at antall partier i flertallskoalisjonen ble begrenset nettopp på grunn av uenighet mellom partene. Vi fikk ikke minst-vinnende-flertallskoalisjon, men færre partier gjorde det mulig med en vinnende flertallskoalisjon.

Det synes å være belegg for kritikken fra Laver og Schofield (1990) om at den predikerte minst-vinnende-flertallskoalisjonen ofte finnes i en gråsone som er over teknisk flertall, men under et arbeidende flertall, som gjør at sannsynligheten for at minst-vinnende-flertallskoalisjoner ikke blir sett på som reelle vinnere i realpolitikken. Informantene uttrykker at minst-vinnende-flertall ikke var et reelt alternativ. Partiene ønsket å oppnå bredt flertall som følge av tradisjon, som grunnlag for forutsigbar og langsiktig politikkutforming og som enhetlig styringsplattform i møte med nasjonale myndigheter. Som en konsekvens av det var det mindre aktuelt for Ap og Høyre å danne minst-vinnende-flertallskoalisjon.

## 8.2 Hypotese 2

*Hypotese 2* hevder at desto mindre interessekonflikt det er mellom partiene i en potensiell koalisjon, jo større sannsynlighet er det for koalisjonsdannelse. Gjennom valgprogram og intervjuer fremkommer det indikasjoner på at Ap, Høyre og KrF var de partiene som i størst grad delte felles standpunkt i transportpolitikken. Det tilkjennegir seg spesielt på prioritering av veiprosjekt og ønsket om mer veiutbygging, men kanskje viktigst er enigheten om bompenger som finansieringsform.

Interessekonflikten mellom Ap, Høyre og KrF var tydeligst på spørsmålet om bygging av bybane. Her klarer imidlertid de tre partiene å komme til enighet. Som motstander av bybane, skjønner Høyre at veiprosjektene står i fare hvis en bompengeordning ikke blir vedtatt. Ap og

KrF som bybanetilhengere har samtidig støtte fra RV, SV, Sp og Venstre på det spørsmålet. Dette kan sies å styrke legitimiteten til Ap og KrF i kravet om bybane i forhandling med Høyre. Samtidig kommer det til uttrykk at det innad i Høyre var stemmer som ønsket bybane.

Grunnet prinsipiell uenighet om finansieringsform var interessekonflikten for stor til at Frp ønsket å samarbeide med Ap, Høyre og KrF. For RV, SV, Sp og Venstre tyder empirien på at avstanden til Ap, Høyre og KrF når det gjelder prioritering av veisatsing var for stor. Spesielt gjorde distansen til Høyre det vanskelig for de fire partiene å samarbeide om fellesvedtak. Selv om RV og SV ønsket større satsing på kollektivtrafikk enn Sp og Venstre, kan det virke som Sp og Venstre i stor grad identifiserte seg med kollektivtorientert transportpolitikk. Ap og KrF har standpunkt med gjenklang hos både RV, SV, Sp og Venstre på den ene siden og Høyre og Frp på den andre. Det kan tyde på at interessekonflikten var minst mellom Ap og KrF.

Politisk naboskap synes å være en viktig forklaring på partienes motivasjon for å inngå i koalisjon. Alle partiene ble invitert til samtaler om koalisjonsdeltakelse, men politisk uenighet gjorde det vanskelig for flere partier å tilslutte seg en flertallskoalisjon. Det gir støtte til avstandsmodellen og politikk som variabel for å predikere koalisjonsdannelse på lokalt nivå i en enkeltsak. I følge teorien til Axelrod om «minimal connected winning coalition» vil koalisjonen være «lukket» og ikke hoppe over partier som ligger etter hverandre på en politisk skala. Det synes å medføre riktighet i bompengevedtaket. Ap, Høyre og KrF kan sies å være transportpolitiske naboer og plasseres etter hverandre på en transportpolitisk skala. De tre inngikk også en vinnende flertallskoalisjon. Avstanden mellom SV, Sp og Venstre på den ene siden og Høyre på den andre gjorde det komplisert å inngå forlik med andre partier. Hypotesen til Axelrod som sier at jo mindre interessekonflikt det er i en potensiell koalisjon, desto større sannsynlighet er det for koalisjonsdannelse, blir i stor grad bekreftet.

### **8.3 Hypotese 3 og 4**

*Hypotese 3 og 4* hevder at partiene på venstresiden har sammenfallende transportpolitikk, og at partiene på høyresiden har sammenfallende politikk. Det bekreftes til en viss grad. Valgprogrammene viser at RV og SV viser tydelige felles standpunkt på kollektivsatsing og nedprioritering av veiutbygging, selv om SV ikke er like dogmatiske som RV som er imot all form for veiutbygging. Retorikken i valgprogrammet til Ap sammenfaller på mange områder

med RV og SV sin, i særlig grad når det gjelder omtale av klima- og miljøhensyn. Problematisering av forurensning er en sentral fellesmarkør. Ap distanserer seg imidlertid med sine ønskede tiltak om mer vei. Dette blir også påpekt av informantene fra SV, Ap, KrF og Høyre, som mener Ap deler mange fellesstandpunkt med KrF og Høyre. Det gjør blokk skillet mellom partiene mindre entydig.

Høyre og Frp har på sin side mange felles synspunkt når det gjelder forvaltning og satsingsområder. Begge partiene søker større grad av privatisering, mer veiutbygging og frastår trafikkregulerende virkemidler. Et utslagsgivende punkt er finansieringsform, hvor partiene skiller lag. Her fremkommer det imidlertid intern uenighet i Høyre om de ønsker en ny bompengeavtale, noe som tyder på at deler av partiet har liknende oppfattelse som Frp. Partienes offisielle standpunkt er likevel ikke sammenfallende.

Blant sentrumspartiene, gir valgprogram og intervjuer, indikasjoner på at det går et skille mellom Sp og Venstre på den ene siden og KrF på den andre. Sp og Venstre uttrykker i større grad sammenfallende interesser med SV og Ap enn med Høyre og FrP. Den oppfattelsen fremkommer også i intervjuene. Fortrinnsvis dreier det seg om graden av kollektivsatsing og nedprioritering av veiprosjekter. KrF plasserer seg nærmere høyresiden enn venstresiden, i hovedsak på grunn av ønsket om større grad av veisatsing, men også på grunn av partiets begrensede omtale av klima- og miljøhensyn i valgprogrammet. Samtidig lener KrF seg mot venstresiden i bybanesaken.

Et viktig skille mellom høyre- og venstresiden tydeliggjøres i partienes prioritering av kollektivtransport. Helt konkret dreier det seg om å bygge bybane eller ikke. Sammen med Sp og Venstre søker venstresiden flere midler til kollektivtiltak enn høyresiden. Et annet skille fremkommer i partienes problematisering av luftforurensning og klimagassutslipp. Her er venstresiden i større grad opptatt av å påpeke negative konsekvenser på klima og miljø som følge av veifokusert transportpolitikk. Høyre og Frp er i langt mindre grad opptatt av å trekke fram mulige negative konsekvenser fra veibygging på klima og miljø, og fokuserer i større grad på økt fremkommelighet for næringsliv og privatbilisme.

## 8.4 Hypotese 5

*Hypotese 5* påstår at transportpolitikk som indikator på postmaterialistiske verdier som klima- og miljøpolitikk fremmes i større grad av partier på venstresiden enn partier på høyresiden. Som det forrige avsnittet antyder, er det indikasjoner på at partier på venstresiden i større grad tar i bruk klima- og miljøpolitiske hensyn og argumenter i transportpolitikken enn partier på høyresiden. Gjennomgangen av partienes valgprogram viser at spesielt SV og Ap omtaler og problematiserer forurensning fra transportsektoren i større omfang – aspekter som i liten grad opptar Høyre og Frp. Her viser sentrumpartiene Sp, Venstre og KrF nærmere naboskap til venstresiden enn til høyresiden.

At noen partier ønsker mer veiutbygging er ikke ensbetydende med at de partiene ikke er bekymret for utilsiktede konsekvenser det kan ha på klima og miljø, noe Ap viser i sitt valgprogram. Det gjør imidlertid ikke vektlegging av mer kollektivtransport og redusert veiutbygging som indikator på postmaterialistiske verdier mindre gyldig.

Informantene kan ikke sies å rokke ved inntrykket som fremkommer i valgprogrammene om at transportpolitikk som indikator på postmaterialistiske verdier som klima- og miljøpolitikk fremmes i større grad av partier på venstresiden enn partier på høyresiden. Det tydeliggjøres særlig av representanten fra Frp og SV.

På bakgrunn av det som nå er sagt, er det laget en illustrasjon av partienes plassering på en transportpolitisk horisontal akse. Den er basert på det som fremkommer i valgprogrammene og informantenes vurdering av partienes ståsted.



Illustrasjon II

I den siste delen av dette kapittelet skal vi se på noen av antakelsene og kritikken som ble lagt fram i teorikapittelet.

## 8.5 Antakelser om minst-vinnende-flertallskoalisjoner

I det teoretiske resonnementet om partienes adferd, argumenteres det for at det kan være vanskeligere for partier med symbolsaker tilknyttet bompengevedtaket å ta del i koalisjonen enn for partier som har gått til valg på et vagere standpunkt knyttet til ønsket utfall av vedtaket. Det blir bekreftet av flere informanter. For SV var det problematisk å inngå i koalisjonen fordi partiet hadde investert betydelig politisk kapital i en «grønnere» transportpolitikk med mindre veibygging og mer kollektivtransport enn det vedtaket la opp til. Ønsket om en storstilt fordelingsendring i transportplanen fra tidligere transportplaner gjorde det vanskelig å inngå i en flertallskoalisjon. Koalisjonsdeltakelse kunne medført svekket troverdighet overfor velgerne og lagt bånd på SV sitt politiske spillerom som pådriver for å styrke kollektivtrafikken. Det samme preget også Venstre og Sp som ikke ønsket å knytte seg til flertallsvedtaket. Representanten fra Høyre opplevde at Venstre hadde behov for å markere sine standpunkt som vanskeliggjorde koalisjonsdeltakelse for Venstre.

I følge representanten fra Frp umuliggjorde partiets prinsipp mot bompenger at de kunne støtte bompengevedtaket og således delta i koalisjonen. Frp meldte seg helt ut når det ble avklart at transportplanen ville bli bompengefinansiert. For Frp var det et prinsipielt spørsmål, noe som også viser at nasjonale skillelinjer hadde betydning for vedtaket.

Høyre tok ikke stilling til Bergensprogrammet eller bybane i sitt valgprogram, men de var for bompenger. Ap og KrF var for bompenger, Bergensprogrammet og bybane. De tre partiene markerte standpunkt til ønskede veiprosjekter, som i stor grad var sammenfallende. Samlet sett representerte bompengevedtaket i særlig grad transportpolitikken til de tre partiene. Ettersom Høyre ikke markerte standpunkt til Bergensprogrammet, var det ingen symbolsk nederlag å støtte det. Samtidig kommer det fram at det var intern uenighet om å benytte bompengefinansiering og eventuelt hva som skulle finansieres. Allikevel kan vi anta at det var enklere for de tre partiene å bli enige uten å miste politiske kapital enn det var for Frp og SV. Tvert imot blir det påpekt i intervjuene at koalisjonsdeltakelse for Ap, Høyre og KrF kunne bli brukt for å legitimere partiene som ansvarlige styringspartier. Enighet med Høyre om bybane gjorde det mulig for Ap og KrF å stå bak flertallskoalisjonen og Høyre fikk gjennom mange av sine veiprosjekter.

Kritikken mot minst-vinnende-flertallskoalisjon går blant annet på antakelsen om nullsumspill som legger til grunn at aktørene har alt å tape på ikke å være med i koalisjonen. I denne saken ser vi at partienes motivasjon for koalisjonsdannelse ikke nødvendigvis begrunnes utfra antakelsen om nullsumspill. SV uttrykker at de ikke ville være med i koalisjonen fordi de mente de hadde mer å vinne på å stå utenfor. I sin refleksjon hevder Tom Skaug fra SV at partiet hans tjente mer på å stå utenfor og presse koalisjonen, enn hva de ville fått til i en flertallskoalisjon med Ap, Høyre og KrF. Det er indikasjoner på at Sp og Venstre delte samme oppfatning som SV. Antakelsen om nullsumspill blir ikke bekreftet.

Axelrod er ikke like tydelig i sin definisjon av en minst-vinnende-flertallskoalisjon som Riker og Leiserson. Axelrod sier at en vinnende koalisjon er en koalisjon som møter kravet om «a vote of confidence», en tillitsstemme. Det fremkommer ingen direkte krav om at den vinnende flertallskoalisjonen må bestå av færrest mulig partier eller av partier som innehar færrest mulig seter i utøvende organ, som i dette tilfellet er bystyret i Bergen. Kravet om at koalisjonen har en stemme av tillit er upresis og tvetydig, og kan tolkes på ulike måter. Samarbeidet mellom Ap, Høyre og KrF er bredt forankret. Informantene gir uttrykk for at ansvarstakingen som de tre partiene tok for å komme til enighet om et bompengevedtak bærer tilliten til bystyret. På den måten kan det sies å innfri kravet til Axelrod om en tillitsstemme.

Vi ser at funnene i denne oppgaven i stor grad samsvarer med undersøkelsene gjort av Bäck (2003) og Skjæveland, Serreitzlew og Blom-Hansen (2007). Partiene foretrekker vinnende koalisjoner, men prøver nødvendigvis ikke å minimere dem. Partiene søker politiske naboer som indikerer at de er policy-orienterte. Når partiene har oppnådd en tilstrekkelig størrelse vil andre vurderinger bli viktige. Vi har sett hvordan Ap, Høyre og KrF forhandlet om flertallssamarbeid og at fokuset da ble rettet mot å oppnå konsensus mellom partene. I likhet med Bäck (2003) synes teorien til Axelrod om «minimal connected winning coalition» å gi økt forståelse av koalisjonsdannelse på lokalt nivå. Funnene i denne oppgaven er likevel ikke direkte sammenliknbart med Bäck (2003) og Skjæveland, Serreitzlew og Blom-Hansen (2007) ettersom de ikke undersøkte et enkeltvedtak.

Noe av bakteppet for bompengevedtaket var nasjonale føringer som begrenset bruken av bompenger på kollektivtransport. Fra informantene fremkommer det signaler om at det påvirket lokalpartiene og koalisjonsdannelsen. Den nasjonale politikken kan sies å ha sådd tvil

både om premisset for bompengefinansiering av kollektivtrafikk, den lovlige hjemmelen og vedtaksutfallet i møte med nasjonale myndigheter. Dette bidro ikke til å legitimere bybanesaken eller andre kollektivsatsinger som ble fremmet av enkelte partier.

## 9. Avslutning

I denne oppgaven har vi sett på noen grunnleggende antakelser om partienes motivasjon for koalisjonsdannelse i et enkeltvedtak i lokalpolitikken. Det er belyst ved hjelp av flere datakilder. Partiprogrammer og intervjuer er benyttet for å få fram partienes offisielle standpunkt og den faktiske vurderingen gjennom deltakernes oppfattelser av vedtaket. Det som står i partiprogrammene kan vi ta som uttrykk for partienes primærstandpunkt, men i en koalisjon vil partiene måtte kompromisse. Intervjuene bidrar til å klargjøre eventuell ambivalens ved partienes standpunkt i partiprogrammene og kompromisser i forhandling.

Koalisjonsteorier har hovedsakelig vært rettet mot nasjonalt nivå på regjeringskoalisjoner, mens det i denne oppgaven er brukt på lokalt nivå i et enkeltvedtak. Det har fordret et annet utgangspunkt for anvendelsen av teoriene.

Vi har sett på størrelsesprinsippet i form av antall partier og partimandater som mulige forklaringsvariabler på partienes adferd og motivasjon for å danne flertallskoalisjoner. Eksempelet i oppgaven gir ikke særlig belegg for teorier om minst-vinnende-flertallskoalisjoner og at antall partier eller partimandater kan predikere hvilke koalisjoner som dannes. Dette illustreres tydeligst av den reelle koalisjonen mellom Ap, KrF og Høyre. I henhold til teoriene om minst-vinnende-flertall kunne vi forventet en annen partikonstellasjon bestående av Ap og Høyre eller Ap, Frp og SV eller RV. Samtidig fremkommer det informasjon om at færre partier gjør det lettere å danne flertallskoalisjon, men da kun som vinnende flertall.

Funnene i oppgaven indikerer at partikoalisjoner påvirker utformingen av lokal klima- og miljøpolitikk hovedsakelig gjennom sin politikk og i kompromiss med andre partier. Politisk naboskap spiller en viktig rolle når lokalpartier vurderer koalisjonsdannelse. Den politiske avstanden mellom partiene har tilsynelatende mer å si enn partienes størrelse. I tillegg er det tegn på at lokal tradisjon for konsensussamarbeid påvirker utformingen av politikken og at



institusjonelle forhold som myndighetsnivå er utslagsgivende for spillerommet lokale partikoalisjoner har for å gjennomføre sin politikk.

Sammenlikning av partienes politiske naboskap sammenfaller i stor grad med antakelsen om at politikk har noe å si for koalisjonsdannelse. Valgprogrammene viser at Ap, Høyre og KrF på mange områder deler transportpolitiske interesser. Dette blir forsterket gjennom intervjuene av sentrale politikere. Politisk naboskap er en viktig forklaringsvariabel når partiene vurderer koalisjonsdannelse. Partiene som inngikk i flertallskoalisjonen hadde i stor grad sammenfallende politikk.

Sammenlikningen av etablerte skillelinjer mellom partiene og nye, postmaterialistiske skillelinjer indikerer at de etablerte skillelinjene i stor grad absorberer nye skillelinjer. Partienes transportpolitikk som indikator på klima- og miljøpolitikk har klare likhetstrekk med partienes plassering på den tradisjonelle venstre-høyre aksens i politikken. Partier som fremmer «grønne» standpunkt har en tendens til å befinne seg på venstre siden i den økonomiske politikken, mens partier som fremmer privatbilisme og veiutbygging tenderer til høyresiden i den økonomiske politikken. Partiene på venstresiden vektlegger i større grad enn partier på høyresiden klima- og miljøhensyn i utformingen av transportpolitikken. Dette eksemplifiseres på områder om kollektivtrafikk, trafikkregulering og ønske om redusert veiutbygging. Ap sin transportpolitikk viser imidlertid at økonomiske skillelinjer ikke nødvendigvis er en indikator på partienes plassering langs nye, postmaterialistiske skillelinjer.

Under ser vi plasseringen av partiene langs tradisjonelle, økonomiske skillelinjer (Illustrasjon I), deretter en plassering av partienes transportpolitikk i lys av postmaterialistiske verdier som klima og miljø (Illustrasjon II) slik det er blitt presentert tidligere i oppgaven.



Illustrasjon I



## Illustrasjon II

Kort sagt innebærer bompengvedtaket at Bergen har videreført bompengordningen fra 1986, men midlene har skiftet fra rene veiinvesteringer til også å gå til skinnegående kollektivtrafikk og flere gang- og sykkelveier. Det er indikasjoner på at utbyggingen og omfanget av Ringveg vest kunne blitt redusert og flere midler blitt brukt på kollektivtrafikk, gang- og sykkelveier hvis RV, SV, Venstre og Sp hadde hatt flere mandater. Samtidig sikret Ap, Høyre og KrF et finansieringsgrunnlag gjennom bompengvedtaket som var avgjørende for realiseringen av et hvert tiltak. Mostanden i Frp og Høyre mot bybane og betydelig kollektivsatsing bidro til at utfallet av koalisjonsdannelsen ikke var mer kollektivtorientert ettersom dette gjorde det vanskeligere for SV, Venstre og Sp å støtte bompengvedtaket. Frp og Høyre ble samtidig støttet av Ap og KrF når det gjaldt veisatsing.

*Effekten* av partienes transportpolitikk på klima- og miljøpolitikken er ikke vurdert. Skillet mellom venstre- og høyresiden sier derfor lite om hva som faktisk bidrar til å redusere luftforurensning og klimagassutslipp. Eksempelvis ville det være interessant å undersøke hvilken effekt utformingen av transportpolitikk har på klima- og miljøpolitiske målsetninger.

Gyldigheten til funnene som er gjort i denne oppgaven avgrenser seg til eksempelet som er brukt. Det sier lite om partienes motivasjon for koalisjonsdannelse i andre byer. Det har heller ikke vært hensikten med oppgaven. Innsikt om lokal koalisjonsdannelse for et enkeltvedtak er etablert for å vurdere hvilke forhold, hvilke forklaringsvariabler som det er hensiktsmessig å studere nærmere for å belyse hvordan lokalpartier påvirker transportplanlegging. Kvalitative studier av andre byer kan bidra til å etablere et grunnlag for mer omfattende sammenlikninger. Når forståelsen av årsakssammenhenger er dyp nok, kan det muliggjøre kvantitative studier av mange byer.

## Litteraturliste

Achterberg, Peter (2006): "Class Voting in the New Political Culture: Economic, Cultural and Environmental Voting in 20 Western Countries". *International Sociology* 21 (2): 237-261.

(Lest 14.10.14)

Andresen, Steinar og Siri Hals Butenschøn (2001): "Norwegian Climate Policy: From Pusher to Laggard?". *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics* 1 (3): 337-356.

Axelrod, Robert (1970): *Conflict of Interest: A theory of divergent goals with applications to politics*. Chicago: Markham Publishing Company

Aardal, Bernt Olav (1999): *Velgere i 90-årene*. Oslo: NKS-Forlaget

Bäck, Hanna (2003): "Explaining and predicting coalition outcomes: Conclusions from studying data on local coalitions". *European Journal of Political Research* 42 (4): 441-472

Bäck, Hanna (2008) *Intraparty Politics and Coalition Formation: Evidence from Swedish Local Government*. *Party Politics* 14 (1): 71-89.

Baldersheim, Harald og Lawrence E. Rose (2000): *Det kommunale laboratorium: Teoretiske perspektiver på lokal politikk og organisering*. Bergen: Fagbokforlaget.

Bradley, Jana (1993): "Methodological Issues and Practices in Qualitative Research". *The Library Quarterly*, 63 (4): *Symposium on Qualitative Research: Theory, Methods, and Applications*: 431-449. The University Of Chicago Press.

Bergen Arbeiderparti (1999): *Kommunevalgprogram 1999-2003*

Bergen Høyre (1999): *Kommunevalgprogram 1999-2003*

Bergen kommune (2000): Komite for miljø og byutvikling (KMBY) i møte 091100 sak 0085

Bergen kommune (1999): Bystyresak 137/99

Bergen kommune (2000): Bystyresak 0275

Bergen kommune (1996): *Kommuneplan 1996-2007 (2015)*

Bergen kommune (2010): *Klima- og energihandlingsplan*. Tilgjengelig fra:  
[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak/0/VEDLEGG/2009097587-2543375.PDF](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak/0/VEDLEGG/2009097587-2543375.PDF) (Lest 27.02.15)

Bergen Kristelig Folkeparti (1999): *Kommunevalgprogram 1999-2003*

Bergen Senterpartiet (1999): *Kommunevalgprogram 1999-2003*

Bergen Sosialistisk Venstreparti (1999): *Kommunevalgprogram 1999-2003*

Bergen Rød Valgallianse (1999): *Kommunevalgprogram 1999-2003*

Bergen Venstre (1999): *Kommunevalgprogram 1999-2003*

Bergensporgrammet (1999): *Høringsutkast*

Boasson, E. L. (2011): Norsk miljøpolitikk og EU: EØS-avtalen som inspirasjonskilde og maktmiddel. Ekstern rapport nr.19. Oslo: Europautredningen. Tilgjengelig fra:  
<http://www.europautredningen.no/wp-content/uploads/2011/04/Rap19-milj%C3%B8Boasson.pdf> (Lest 28.05.15)

Bradley, Jana (1993): "Methodological Issues and Practices in Qualitative Research". The Library Quarterly, 63 (4): *Symposium on Qualitative Research: Theory, Methods, and Applications*: 431-449. The University Of Chicago Press.

Brunvoll, Frode og Jan Monsrud (red.) (2011) Statistisk sentralbyrå (SSB) (2011) *Samferdsel og miljø: Utvalgte indikatorer for samferdselssektoren*. Rapporter 27/2011. Tilgjengelig fra:  
<http://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/samferdsel-og-miljo-2011> (Lest 01.06.15)

Civitas (2011): *Lokale klimatiltak som gir utslippskutt*. Oslo: for Kommunenes Sentralforbund. Tilgjengelig fra: <http://www.ks.no/PageFiles/22843/00%20-%20RAPPORT%20kvantifisering%20lokale%20klimatiltak%20-%20v%202%204%20-%20endelig.pdf?epslanguage=no> (Lest 23.03.14)

Dalton, Russell J (1996): "Political Cleavages, Issues, and Electoral Change" I Lawrence LeDuc, Richard G. Niemi og Pippa Norris (red). *Comparing Democracies: Elections and Voting in Global Perspective*. 319-342 Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Dalton, Russel J. (2009): "Economics, environmentalism and party alignments: A note on partisan change in advanced industrial democracies". *European Journal of Political Research* 48 (2): 161–175.

Dunlap, Riley E og Richard York (2008): "The globalization of environmental concern and the limits of the postmaterialist values explanation: Evidence from Four Multinational Surveys". *The Sociological Quarterly* 49 (3): 529–563.

Fremskrittspartiet (1997): Stortingsvalgprogram 1997-2001

Gerring, John (2007): *Case Study Research. Principles and Practices*. Cambridge: Cambridge University Press.

Dinas, Elias og Kostas Gemenis (2010): "Measuring parties' ideological positions with manifesto data: A Critical Evaluation of the Competing Methods". *Party politics* 16 (4): 427–450.

Gravdahl, Hans Petter (1998): "Consensual Coalitions? Coalition Formation in Norwegian Municipalities". *Scandinavian Political Studies* 21 (4): 307-23.

Grendstad, Gunnar, Øystein Bortne , Per Selle og Kristin Strømsnes (2006): *Unique Environmentalism. A Comparative Perspective*. New York: Springer.

Inglehart, Robert (2009): "Postmaterialist Values and the Shift from Survival to Self-Expression Value". The Oxford Handbook of Political Behavior. Tilgjengelig fra: <http://www.oxfordhandbooks.com/view/10.1093/oxfordhb/9780199270125.001.0001/oxfordhb-9780199270125-e-012> (Lest 01.10.14)

Knutsen, Oddbjørn (1995): "Value orientations, political conflicts and left-right identification: A comparative study". *European Journal of Political Research* 28 (1): 63-93

Lafferty, William M og Oddbjørn Knutsen (1985): "Postmaterialism in a Social Democratic State An Analysis of the Distinctness and Congruity of the Inglehart Value Syndrome in Norway". *Comparative Political Studies* 17 (4): 411-430. (Lest 30.09. 14)

Laver, Michael (2001): *Estimating the policy position of political actors*. London: Routledge.

- Lov om vegtrafikk (2001) *Vegprising*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4> (Lest 01.06.15)
- Netjes, Catherine E. Harmen A. Binnema (2007): “The salience of the European integration issue: Three data sources compared”. *Electoral Studies* 26 (1): 39-49.
- Lian, Jon Inge (2005) *Effekter av hovedvegutbygging i Bergen og Oslo*. Oslo: Transportøkonomisk institutt (TØI): 770/2005.
- Metrologisk institutt. Tilgjengelig fra: <http://met.no/klima/> (Lest 02.06.15)
- Miljødirektoratet (2015): Tilgjengelig fra: <http://www.miljostatus.no/Tema/Klima/Klimanorge/Kilder-til-utslipp-av-klimagasser/Transport/> (Sist lest 01.06.15)
- NOU 1995:4 – *Virkemidler i miljøpolitikken*. Oslo: Miljøverndepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/db7fa9cb644e48e180fd3ab96905c2a5/no/pdfa/nou199519950004000dddpdfa.pdf> (Lastet ned 28.05.15)
- Paul Pennings, Hans Keman (2002): “Towards a New Methodology of Estimating Party Policy Positions”. *Quality & Quantity* 36 (1): 55–79.
- Pedersen, Helene Helboe (2012): “What do Parties Want?: Policy versus Office”. *West European Politics* 35 (4): 896-910.
- Pridham, Geoffrey (1986): *Coalition behavior in theory and practice*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Ringkjøb, Hans-Erik (2004): *Partia i lokalpolitikken*. Institutt for administrasjon og organisasjonsvitenskap. Bergen: Universitetet i Bergen.
- Risan, Lars Christian (2012): *Kommunale klima- og energiplaner*. Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR). Tilgjengelig fra: <http://www.tiltakskatalog.no/o-1-3.htm> (Sist lest 01.06.15)
- Schofield, Michael og Norman Laver (1990): *Multiparty Government: the Politics of Coalition in Europe*. Oxford: Oxford University Press.

Skjæveland, Asbjørn, Søren Serritzlew og Jens Blom-Hansen (2007): "Theories of Coalition Formation: An Empirical Test Using Data from Danish Local Government". *European Journal of Political Research* 46 (5): 721–45.

St.meld. nr. 46 (1999-2000) *Nasjonal transportplan 2002-2011*, Samferdselsdepartementet

St.meld. nr.21 (2011-2012) *Norsk klimapolitikk*. Miljøverndepartementet

St.meld. nr. 12 (2012-2013) *Perspektivmeldingen*, Finansdepartement.

St.prp. nr. 1 (2000-2001) Olje- og energidepartementet

St.prp. nr. 76 (2001-2002) *Om delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø*, Samferdselsdepartementet.

Vevatne, Jonas, Hege Westskog og Karen Hauge (2005): *Betydningen av kommunal limapolitikk: virkemidler, potensial og barrierer*. CICERO: Rapport 2005:06. Universitetet i Oslo.

Vollset, Magnus (2007): *På sporet av bybanen*. Bergen: Bodoni Forlag.

Yin, Robert K. (2009): *Case study Research. Design and Methods*. Sage Publications.

Tabell I: "Årsrapport bystyret og dets organer 2000" Tilgjengelig fra:

<http://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/bystyrets-kontor/9503/article-11046> (lest 08.01.15)

## Intervjuguide

I 1999 gjorde bystyret i Bergen et «prinsippvedtak» av «Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø» som grunnlag for dialog med staten og innspill til NTP 2002-2011. Hovedlinjene i bystyrets vedtak av Bergensprogrammet fikk flertall av Ap, Høyre, KrF, Venstre og Sp med i alt 61 av 85 stemmer.

I 2000 gjorde bystyret et bompengevedtak som fikk flertall av Ap, Høyre og KrF. Formålet med vedtaket var å legge fram en egen proposisjon til Stortinget om Bergensprogrammet om avklaring av betalingssystem, statlig/lokal andel, prosjekter/prioritering og varighet. Hensikten med proposisjonen var å avklare statens medvirkning og tillatelse til etablering av et nytt innkrevingssystem.

### Saker

Hvilke saker dominerte den transportpolitiske diskursen på den tiden?

Var det saker som ble oppfattet kontroversielt av partiene? Av ditt parti?

Var det saker som ble oppfattet kontroversielt av innbyggerne?

På hvilken måte ble transportpolitikk vurdert som et virkemiddel i klima- og miljøpolitikken (mål om å redusere utslipp, lokal luftforurensning, støy)?

Hvordan ble det vurdert innad i ditt parti?

Hvordan vurderte dere andre partier på det området?

### Om koalisjonen

Hvilke partier i bompengevedtaket fra 2000 føler du i størst grad delte politisk naboskap innen transportpolitikk? Hvorfor det?

Hvordan tror du flertallet bak prinsippvedtaket fra 1999 påvirket flertallssamarbeidet i vedtaket fra 2000?

Spilte prinsippvedtaket en stor rolle for samarbeidet mellom partiene i bystyret?

Hva var ditt partis primære standpunkt i vedtaket fra 2000?

Hva tror du er grunnene til at ditt parti (ikke) inngikk i flertallssamarbeidet mellom Ap, KrF og Høyre i vedtaket av Bergensprogrammet i 2000?

Fikk ditt parti gjennomslag for sine standpunkt og hvorfor?

Hvordan var forhandlingskortet til ditt parti overfor de andre partiene? Hvorfor det?

Var det andre saksområder som gjorde at ditt parti ble (u)enige om å samarbeide for Bergensprogrammet?



Var det saksområder i ditt parti som ikke fikk gjennomslag? Hvilke? Hvorfor?

Hvilke avtaler eller pakkeløsninger eller forpliktelser ovenfor de andre partiene inngikk ditt parti?

Var koalisjonen et naturlig valg?

Hvordan vurderte du/partiet sjansen for at koalisjonens representanter ville avvike fra å stemme i henhold til koalisjonen?

### **Potensielle koalisjoner**

Hvilke partier i bystyret føler du hadde størst grad av sammenfallende transportpolitikk? Hvorfor det?

Hvilke partier føler du hadde minst grad av sammenfallende transportpolitikk? Hvorfor det?

Var det partier med standpunkt som skilte seg fra de andre partienes standpunkt? På hvilken måte?

Var det andre potensielle flertallskoalisjoner? Hvilke?

Hvis ja: Hvorfor tror du at det ikke endte opp med en annen koalisjon?

Hva tror du skyldes at Høyre ikke valgte å samarbeide med Frp?

Hvorfor tror du Ap ikke valgte å samarbeide til sentrum/venstre?